

内航海運市場の実態調査 報告書

平成18年3月

財団法人 日本海運振興会

ま え が き

内航海運は、荷主のニーズに対応した安定的かつ効率的な輸送を提供しており、国内貨物輸送の4割強(トンキロベース)を担う国内物流の大動脈として、わが国経済活動及び国民生活を支える基幹的な貨物輸送モードとしての位置を占めています。

一方、近年の規制緩和の進展に伴い船腹調整事業の廃止(平成10年3月末)や暫定措置事業の実施(平成10年4月~)、運賃協定の廃止(平成11年3月末)等が行われましたが、更にこれらに加えて、航行の安全の確保や船員の労働保護を図りつつ海上運送事業の活性化を図るために、内航海運業法、船員法、船員職業安定法の3法が改正され、昨年4月より施行される等内航海運業界を取り巻く状況は大きく変化してきました。

こうした制度的変化に加え、中国を初めとする世界的な経済の進展や国内外の産業構造の変化に伴い、内航海運業もより競争的な市場構造への転換を強いられるとともに、内外からの物流効率化の要請も強くなってきております。

このような状況のもと、本調査は、内航海運が引き続き安定的かつ効率的な輸送を確保していくうえでの問題点の抽出や改善策の検討を行い、これらを基に環境整備方策を取りまとめたものであり、内航海運業界をはじめ荷主あるいは行政当局等の関係者が今後の対策を検討されるうえで、広くお役に立つことができれば幸いです。

調査にあたりましては、内航船舶運送事業者及び内航船舶貸渡業者に対しヒアリング、アンケート調査を実施しご協力いただきました。また、当海運振興会に調査委員会を設置し、内航海運業界の委員の方々並びに国土交通省の担当の方の貴重なご意見を賜りました。

ここに関係各位に対し、深く感謝の意を表する次第であります。

平成18年3月

財団法人 日本海運振興会

会 長 松 尾 道 彦

内航海運市場の実態調査 検討委員会委員名簿

委員会役職	分科会	氏名(敬称略)	所属・役職
委員長		荒木 武文	川崎近海汽船株式会社 取締役社長
副委員長		雑喉 平三郎	浜野海運有限会社 代表取締役社長
委員	A	小池 英樹	J-SHIP株式会社 代表取締役社長
"	A	岩元 照男	日鐵物流株式会社 常務取締役海運事業部長
"	A	青山 東男	東海運株式会社 専務取締役
"	A	小比加 恒久	東都海運株式会社 代表取締役社長
"	A	蔵本 由紀夫	吉祥海運株式会社 代表取締役
"	B	宮 利治	旭タンカー株式会社 取締役内航営業部長
"	B	久保田 隆	鶴見サンマリン株式会社 専務取締役営業副本部長
"	B	藤岡 伸寿	田淵海運株式会社 常務取締役営業本部長
"	B	内藤 吉起	邦洋海運株式会社 代表取締役社長
"	A・B	中西 基員	日本内航海運組合総連合会 理事長
オブザーバー		矢下 忠彦 長谷川 伸一	国土交通省海事局 国内貨物課長
事務局		西村 光徳	(財)日本海運振興会 調査部付部長
"		野口 杉男	日本内航海運組合総連合会 第一事業部部長
"		関澤 正起	アルファ社会科学株式会社 代表取締役
"		本川 裕	" 主席研究員
事務局補佐		野呂 幸子	(財)日本海運振興会 調査部
"		麻谷 英夫	日本内航海運組合総連合会 第一事業部副部長
"		平田 京子	" 第一事業部主任

注) 分科会区分

A: 鉄鋼・一般貨物分科会 / B: 石油・ケミカル分科会
それぞれ は分科会委員長を示す。

調査経緯

時期	内容
平成 17 年 6 月 9 日	第 1 回検討委員会(全体委員会)
平成 17 年 6 月中旬～7 月下旬	内航海運事業者ヒアリング(計 11 社)
平成 17 年 8 月 3 日	第 2 回検討委員会(鉄鋼・一般貨物分科会(第 1 回))
平成 17 年 8 月 8 日	第 2 回検討委員会(石油・ケミカル分科会(第 1 回))
平成 17 年 8 月 10 日	アンケート調査票発送(回収締切 8 月末日)
平成 17 年 9 月中旬～10 月上旬	アンケート調査結果の集計・解析
平成 17 年 10 月 14 日	第 3 回検討委員会(石油・ケミカル分科会(第 2 回))
平成 17 年 10 月 17 日	第 3 回検討委員会(鉄鋼・一般貨物分科会(第 2 回))
平成 17 年 12 月 6 日	委員長・副委員長・両分科会委員長の協議
平成 17 年 12 月 15 日	第 4 回検討委員会(鉄鋼・一般貨物分科会(第 3 回))
平成 17 年 12 月 20 日	第 4 回検討委員会(石油・ケミカル分科会(第 3 回))
平成 18 年 2 月 17 日	第 5 回検討委員会(全体委員会)

【目 次】

序

1 . 調査の目的と方法	.....
2 . 調査概要		
. 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・方策の提言	.....	x

本編

1 . 内航海運貨物輸送の実態	.....	1
1 . 1 内航海運の位置	.....	1
1 . 2 内航海運貨物輸送量	.....	4
1 . 3 船腹量とその過不足	.....	9
1 . 4 内航海運事業者	.....	13
1.4.1 事業者数及び規模等	.....	13
1.4.2 事業者の市場内分布	.....	17
1.4.3 船員	.....	22
1 . 5 荷主：オペレーター：オーナーの関係	.....	24
1.5.1 荷主とオペレーターの関係	.....	24
1.5.2 オペレーターとオーナーの関係	.....	25
1.5.3 多重構造	.....	28
1 . 6 関連法規の動向	.....	29
1.6.1 海上運送事業活性化三法の改正	.....	29
1.6.2 下請法改正と独禁法による特殊指定	.....	32
1 . 7 船腹調整事業と暫定措置事業	.....	35
2 . 運賃・用船料の推移と状況	.....	37
2 . 1 内航運賃・用船料の推移動向	.....	37
2.1.1 運賃・用船料の推移	.....	37
2.1.2 運賃と用船料の動きの対比	.....	41
2.1.3 標準運賃等	.....	43
2 . 2 運航・船舶コストの動向	.....	45
2 . 3 運賃・用船料に関する現状のまとめ	.....	50
3 . 実態調査	.....	52
3 . 1 事業者ヒアリング調査	.....	52
3.1.1 ヒアリングの経緯	.....	52
3.1.2 ヒアリング結果の集約	.....	52
3 . 2 事業者アンケート調査	.....	55
3.2.1 アンケート調査実施概要	.....	55
3.2.2 回答事業者の属性分布	.....	56
3.2.3 アンケート集計からの事業者意識傾向	.....	56
3.2.4 アンケートによる自由記載意見	.....	67

4 .	運賃・用船料の決定メカニズム検証	7 0
4 . 1	内航運賃・用船料市場の独自の背景	7 0
4.1.1	内航業界の構造特性の総括	7 0
4.1.2	内航業界の置かれた環境の変化	7 1
4 . 2	内航運賃・用船料市場の特性（決定メカニズム）	7 3
4.2.1	運賃・用船料市場の特徴	7 3
4.2.2	現状の運賃・用船料市場構造	7 5
5 .	改善策の検討と提案	7 7
5 . 1	運賃・用船料市場の改善方向	7 7
5 . 2	市場改善方向別の改善策案（提言として）	7 9
5.2.1	現状の市場構造下での運用適正化の方策	8 0
5.2.2	オーナーの組織化・オペレーター間連携の方策	8 4
5.2.3	オペレーターとオーナーの一体化の方策	8 8
5.2.4	コスト保証化の方策	8 9
5 . 3	市場改善に必要な環境整備方策（提言として）	9 1
5.3.1	市場改善の支援に必要な方策群	9 1
5.3.2	トータルな方向づけの明確化の必要性	9 7

資料編

資料1 .	アンケート集計結果 [全体編]	資 - 1
資料2 .	アンケート集計結果 [品目別加算集計] (鉄鋼・一般貨物)	資 - 3 2
資料3 .	アンケート集計結果 [品目別加算集計] (石油・ケミカル)	資 - 3 8
資料4 .	アンケート調査結果 [自由意見]	資 - 4 4
資料5 .	アンケート調査票	資 - 5 2
資料6 .	オペレーター上位 100 社の運航船舶量 (DW)	資 - 5 9

序

1 . 調査の目的と方法

～内航船の灯を消さないために～

内航海運は、産業基礎資材を中心に日々様々な貨物を運び、「国民生活を支える縁の下の力持ち」として不可欠のものである。近年、道路混雑や騒音、環境問題などの物流をめぐる諸問題がクローズアップされる中で、省エネルギーで環境にやさしい輸送機関である内航海運への期待は高まり、トラックから内航海運や鉄道への「モーダルシフト」も推進されている。

しかし、オペレーター（運送事業者）がオーナー（貸渡事業者）から船を用船して運航する形態に代表される特殊な業界構造や、近年、鉄鋼や石油の分野に見られるように企業の集約合併等により多くの船種・品目において荷主の数が限られ、荷主企業とオペレーターの関係が密接かつ固定的で、少数のオペレーターによって総輸送量の大半が占められるという特性のもとで、オペレーターが荷主企業から受け取る運賃、オーナーがオペレーターから受け取る用船料の水準の低迷が続いている。

運賃・用船料は近年一部で上昇傾向も見られるものの、長期的には各種のコストアップや船腹の需給関係が十分に反映されない低水準を余儀なくされ、特に最近の燃料油価格の高騰や、船員法による労働管理の厳格化は、内部努力で吸収しきれないコスト上昇要因となり、中小零細オーナーを中心に存続の危機が現実化し、実際に事業者数は大きく減少している状況にある。

このため、船舶の老朽化に対応する代替建造能力が失われており、船腹調整機能の終結を目的とする暫定措置事業も運営が困難化している。また、船員の多くが高齢化し、新規船員の確保も困難を極めている。こうした業界秩序の混乱をそのまま放置すれば船舶も船員もなくなることになり、今や内航船は消滅の危機に立たされていると言っても過言ではない。

近年における内航船の海難事故の多発も、こうした構造的問題との関係を否定できず、安全で安定的な輸送の確保のために、運賃・用船料の適正化は、重大かつ緊急な課題と言える。

しかるに、この運賃・用船料の決定過程は必ずしも明確ではなく、改善のためにはまずその実態を正しく把握する必要がある。本調査は、こうした認識のもとで、運賃・用船料の決定メカニズム・市場性の実態を、特に荷主、オペレーター、オーナーの関係等の観点から客観的に把握分析して明確化するとともに、今後の改善策の提言も行うことを目的に実施したものである。

本調査は、日本内航海運組合総連合会の要望も踏まえて財団法人日本海運振興会が平成 17 年度調査事業として実施したものであり、調査にあたっては、内航海運業界の有識者を集めた検討委員会を組織するとともに、外部調査機関としてアルファ社会科学株式会社の協力を得て進めたものである。なお、検討委員会は、船種・品目による状況の相違に鑑み、鉄鋼・一般貨物分科会と石油・ケミカル分科会の 2 分科会を設けて検討した。

2 . 調査概要

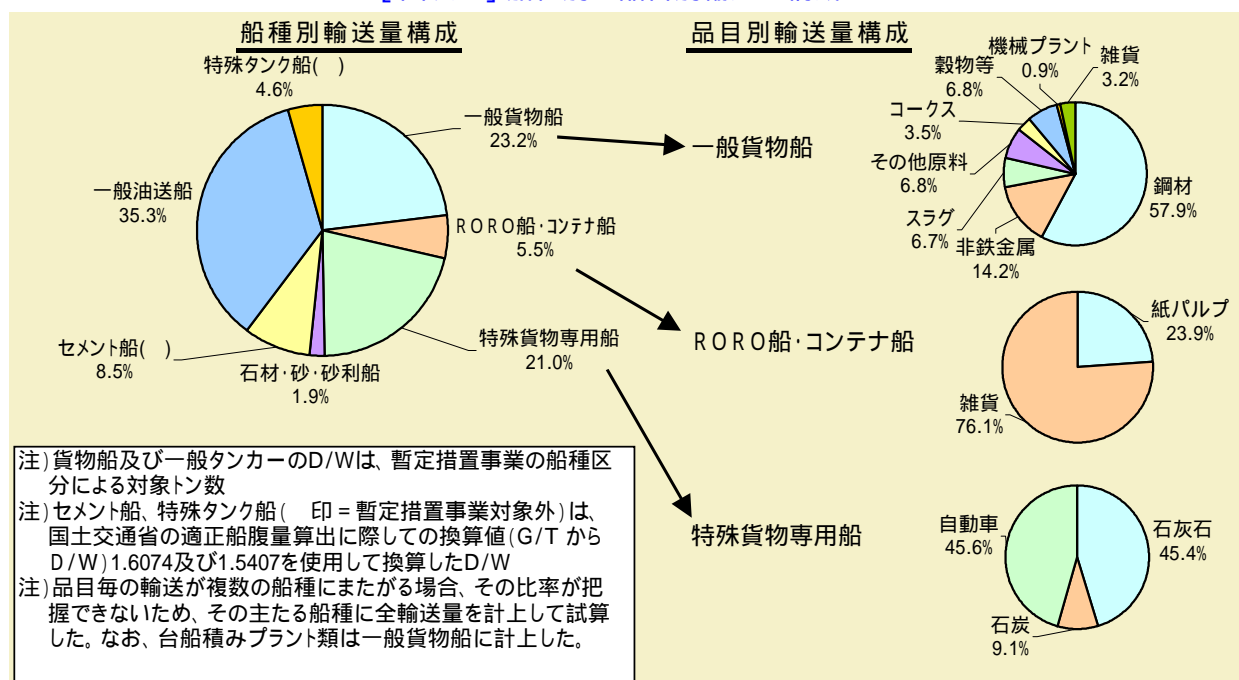
本調査の概要を以下に示す。

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

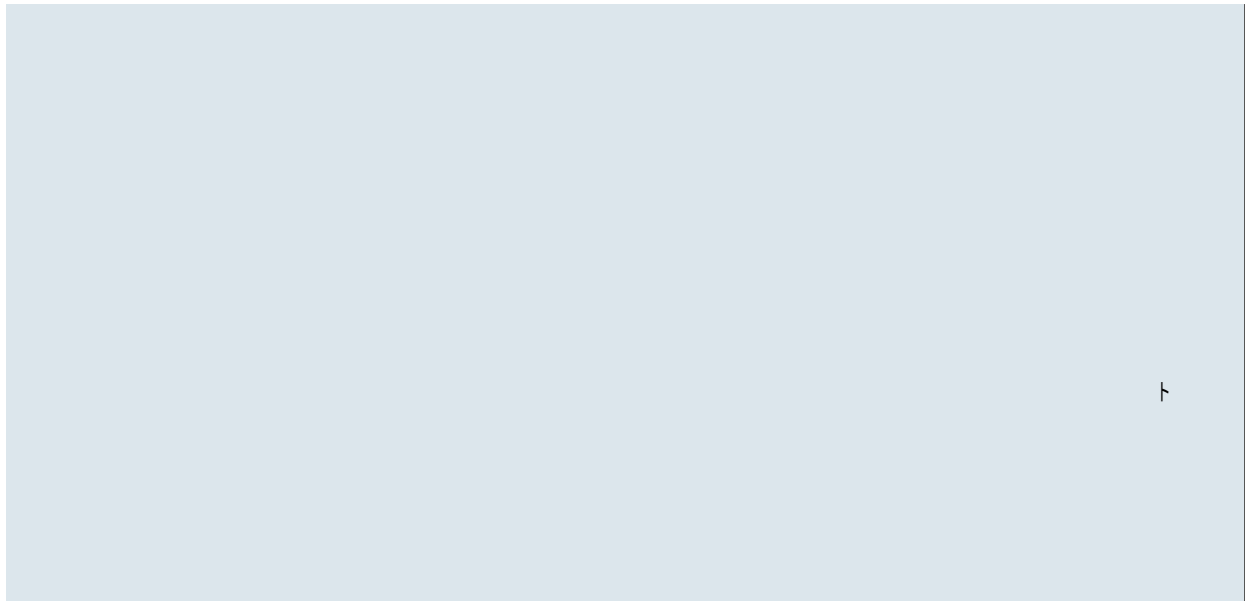


（出典）日本内航海運組合総連合会 平成 16 年度輸送実績（1号表）、暫定事業総括票より作成

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

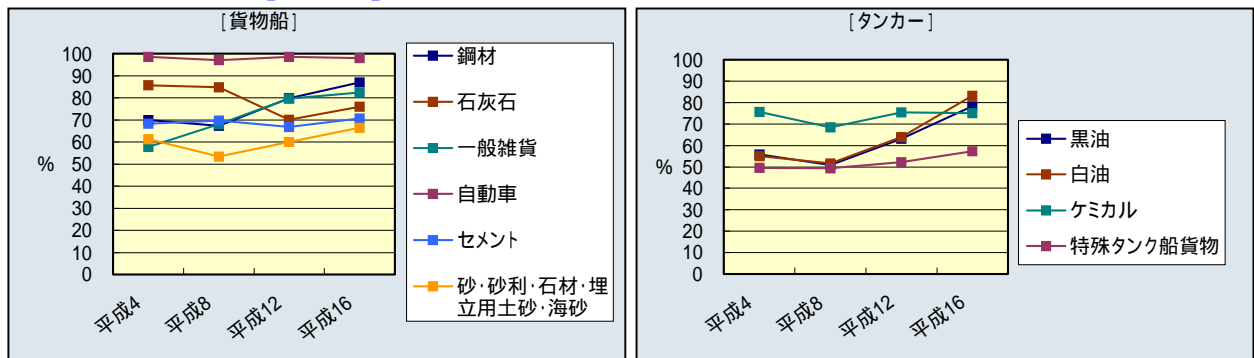
- 全輸送量における上位元請オペレーターの輸送量シェアは、上位 10 社までの累積で 39.7%、30 位までで 67.1%、50 位までで 78.4%（平成 16 年、日本内航海運組合総連合会の 1 号票集計による）を占める。特に、鋼材、一般雑貨、セメント、黒油、白油、ケミカルなどはその傾向が顕著で、しかも年々鮮明化しつつある。上位 10 社の輸送量が全体に占める割合がこの 4 品目では急速に上昇して、平成 4 年には 5 割台～7 割程度であったものが平成 16 年には 8 割前後以上となっている [図表 2][図表 3]

[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

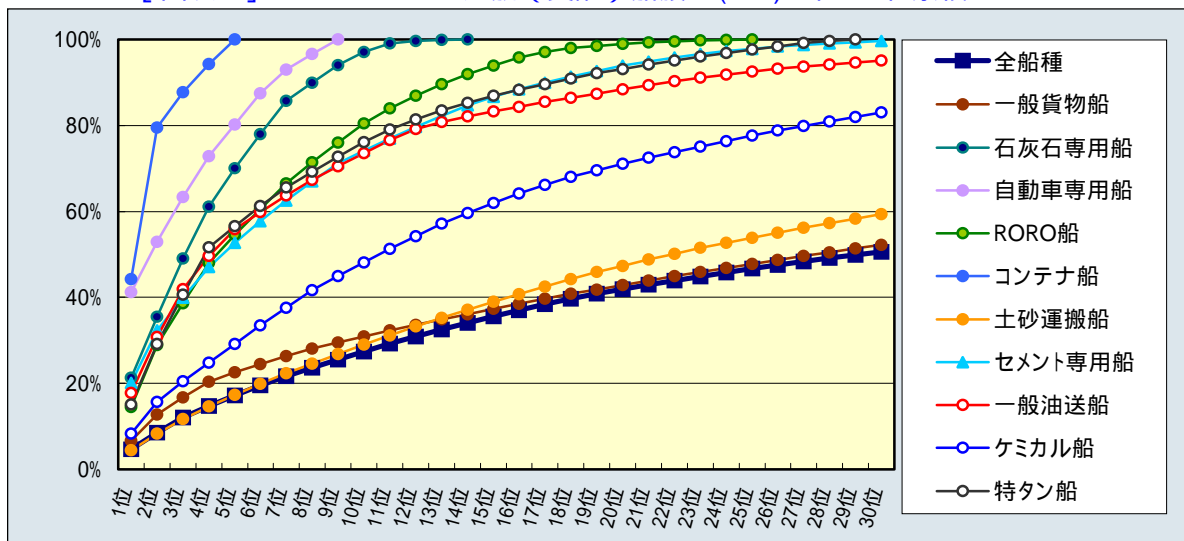
[図表 3] 輸送量 10 位までのオペレーターの割合の変化



(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

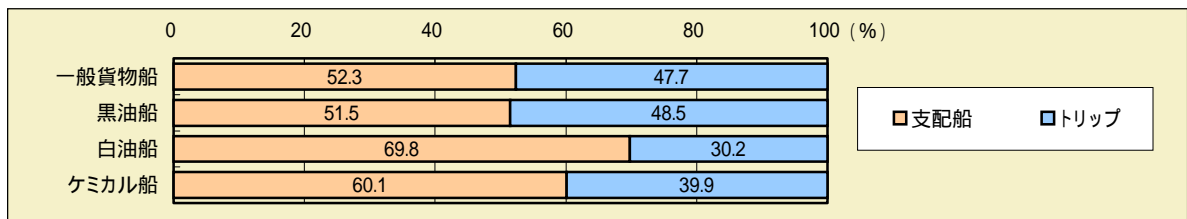
(出典) 社団法人 日本海運集会所発行 内航船舶明細書 2006 年版

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）

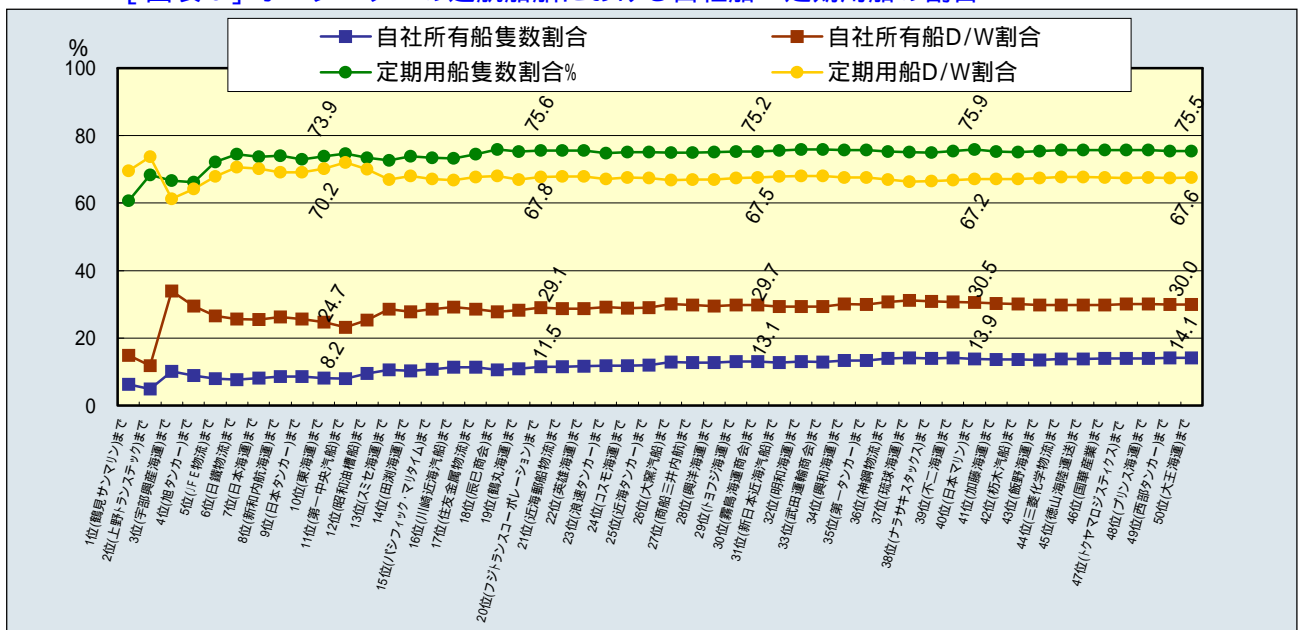


(出典) 日本内航海運組合総連合会

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

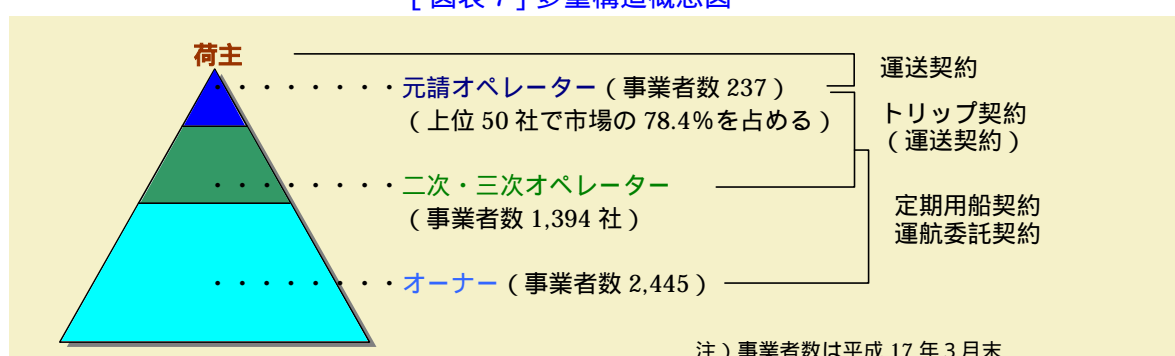
注) 順位は、運航D/Wによる会社順位(上記各値はそれぞれ1位からの累積値で計算)

(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

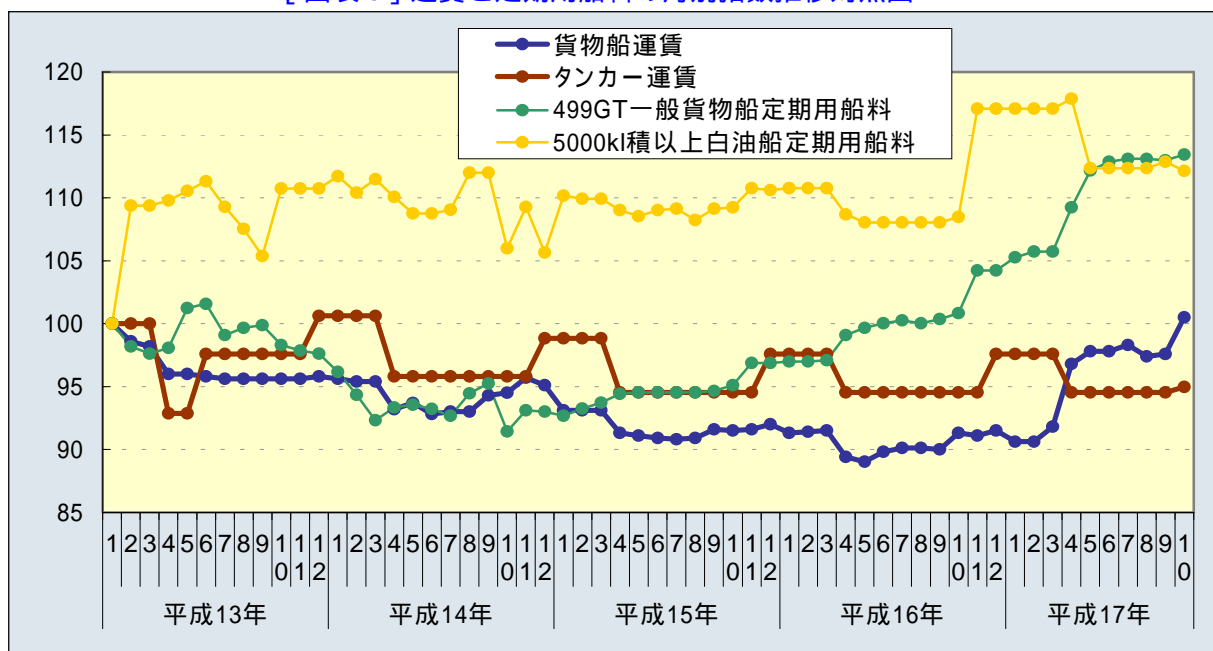
運賃市場と用船料市場との分離

- ・ 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限り、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。

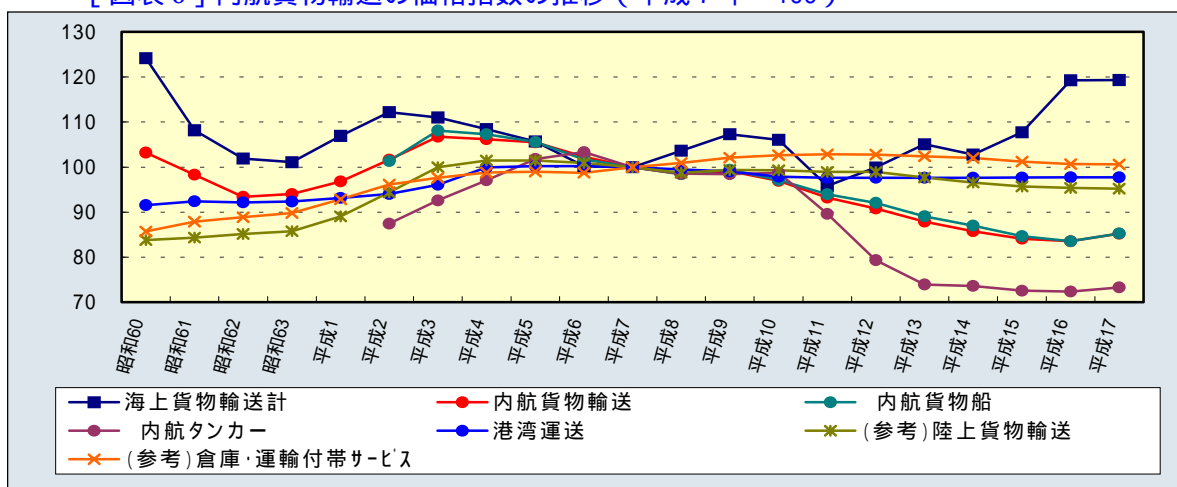
注) 定期用船料(特にタンカー)には、繁忙期等に支払われる追加用船料(チャーターボーナス)が含まれる。

(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

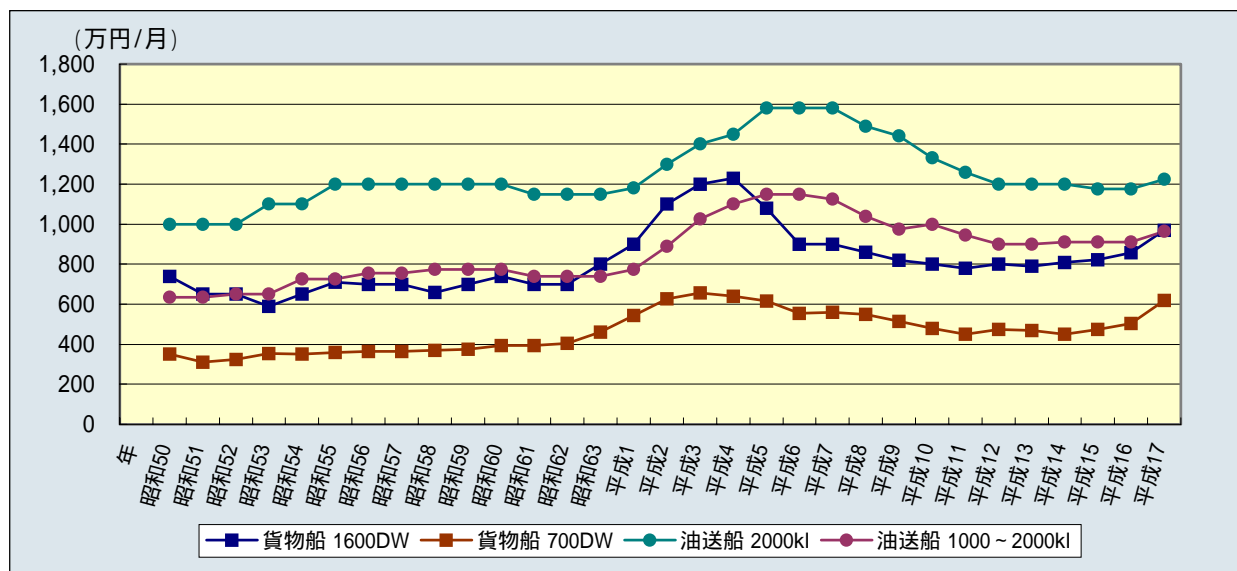
注) 内航貨物輸送は、貨物船、自動車航送船、内航タンカーで構成

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

単位: % (5%未満非表示)

	十分反映されている	まあ反映されている	あまり反映されていない	全く反映されていない	無回答
全体(194)	33.0	41.8	12.4	9.3	
【対象貨物品目(集約)】					
貨物船(83)	41.0	36.1	10.8	7.2	
タンカー・ケミカ(47)	38.3	46.8	6.4	6.4	
その他(63)	19.0	46.0	17.5	14.3	

[図表 12] 定期用船料への運航・船舶コスト変動の反映

単位: % (5%未満非表示)

	十分反映されている	まあ反映されている	あまり反映されていない	全く反映されていない	無回答
全体(845)	26.2	35.4	22.7	11.4	
【品目・事業区分】					
貨物船ホ [°] (83)	7.2	51.8	25.3	7.2	8.4
タンカー・ケミカホ [°] (47)	10.6	48.9	25.5	6.4	8.5
その他ホ [°] (63)	11.1	23.8	34.9	20.6	9.5
貨物船オーナー(286)	22.4	39.2	24.1	11.5	
タンカー・ケミカオーナー(242)	19.4	38.4	29.8	10.3	
その他オーナー(107)	5.6	20.6	33.6	25.2	15.0

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が大きい。
- 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。

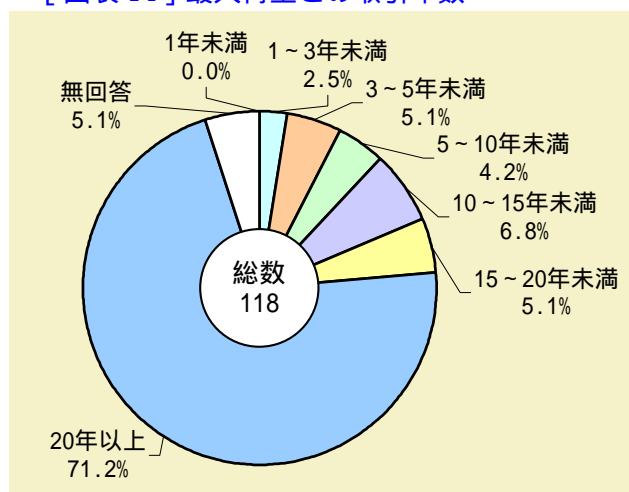
[図表 13] 海運事業者の荷主企業との系列状況の主要例

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

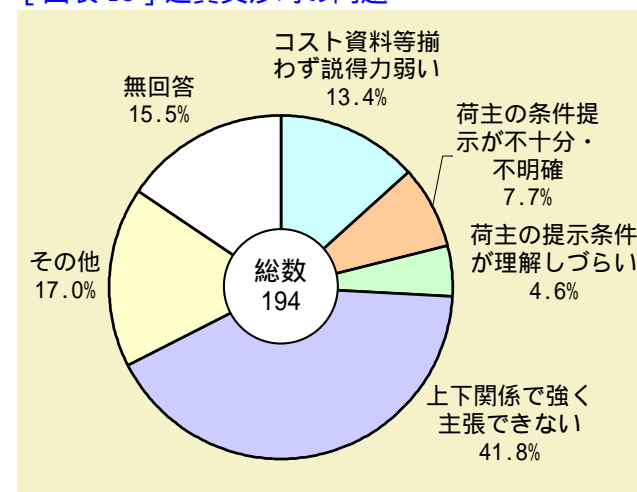
長期固定的な関係が明白に

- 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。

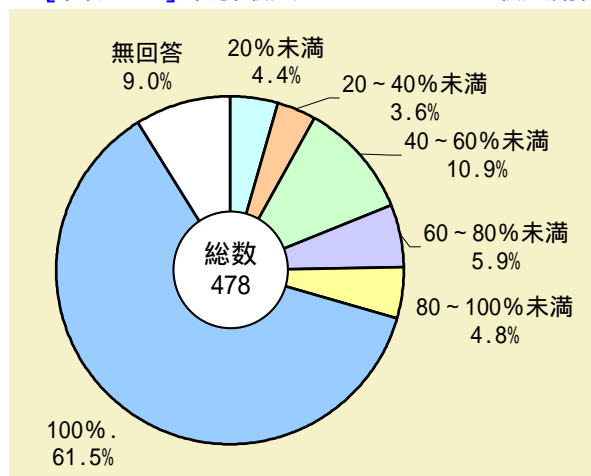
相対的力関係による価格支配で用船料の市場性が希薄に

- 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。

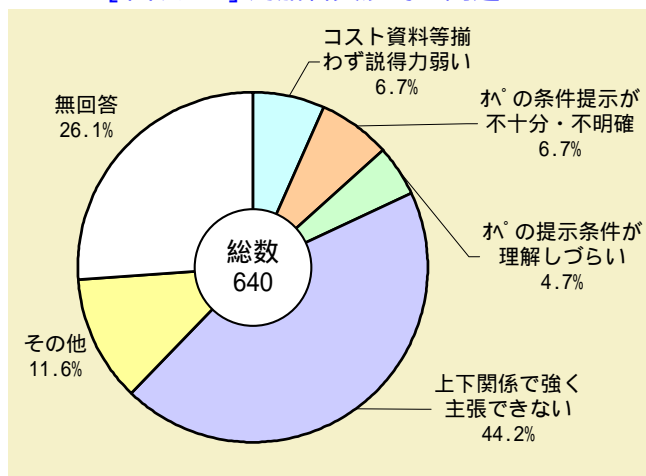
オペレーター・オーナー間の固定的関係と力関係が明白

- 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

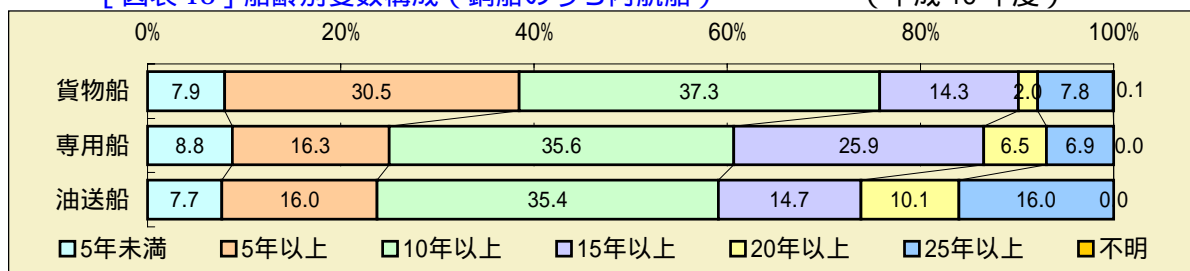
足」が6%と低く、運賃転嫁率(転嫁消費量/年間消費量)は平均41%にとどまった。

- ・ 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)

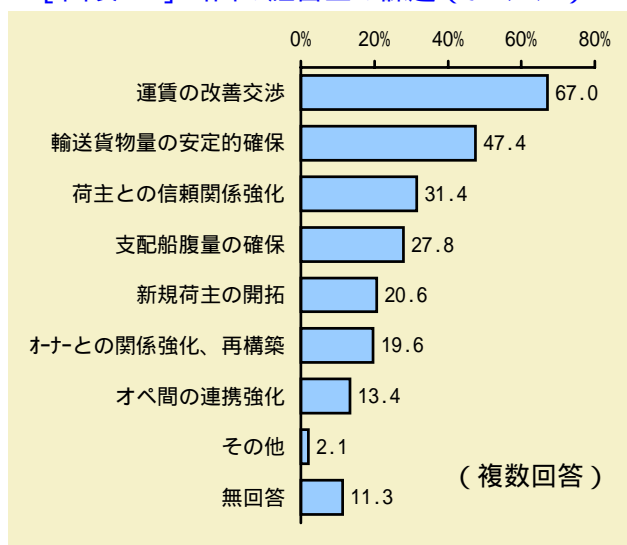
内航海運業界存続の危機へ

- ・ 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。

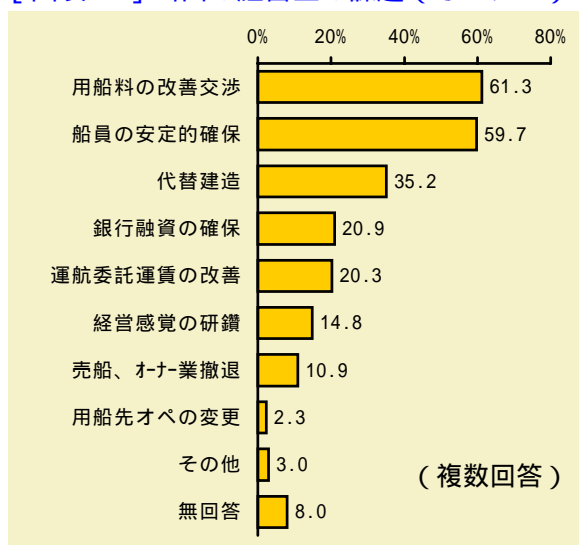
事業者自身も強い危機感

- 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

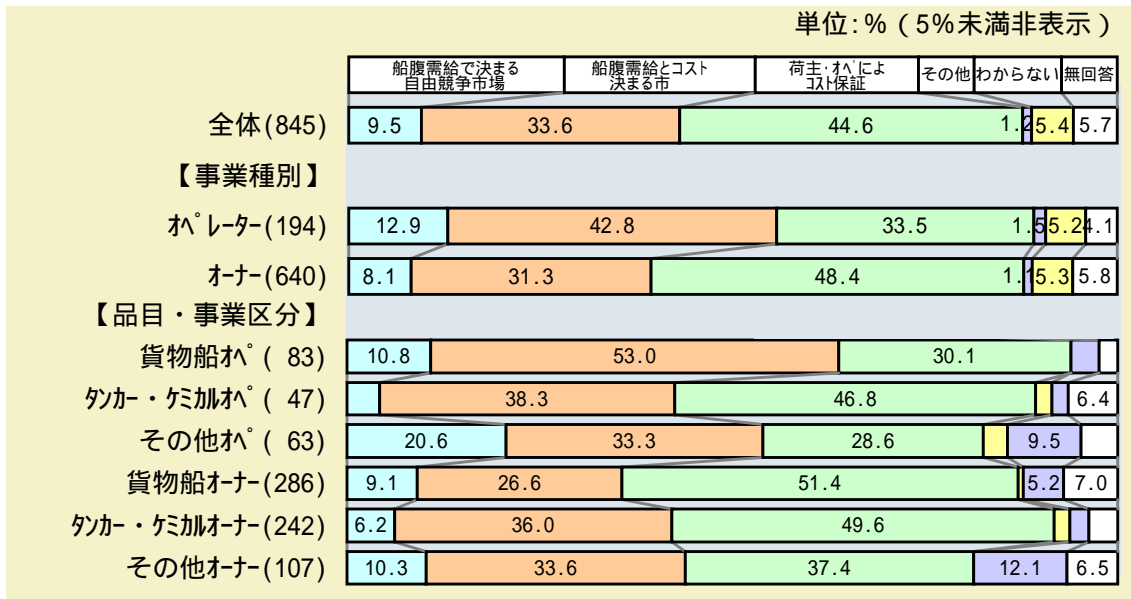
業界自らの変革の牽引者が不在の状況

- 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]

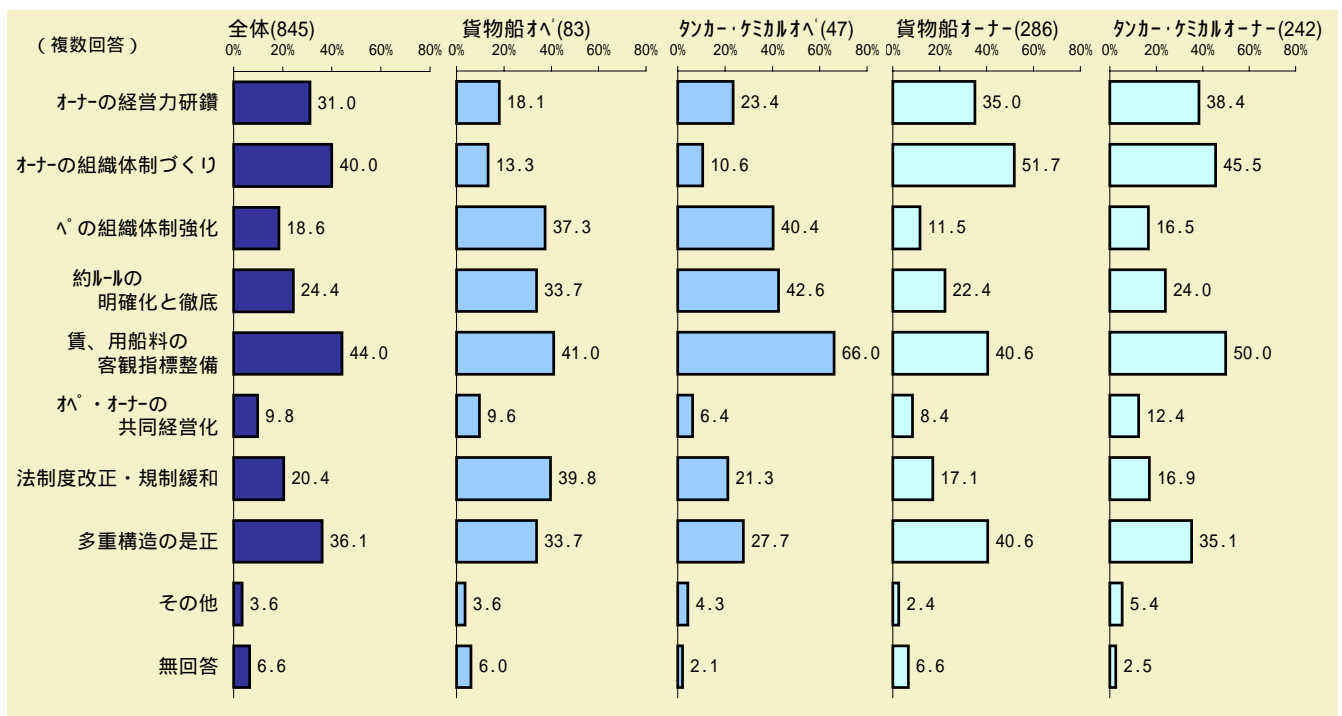
[図表 21] 運賃・用船料市場の望ましい姿



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。

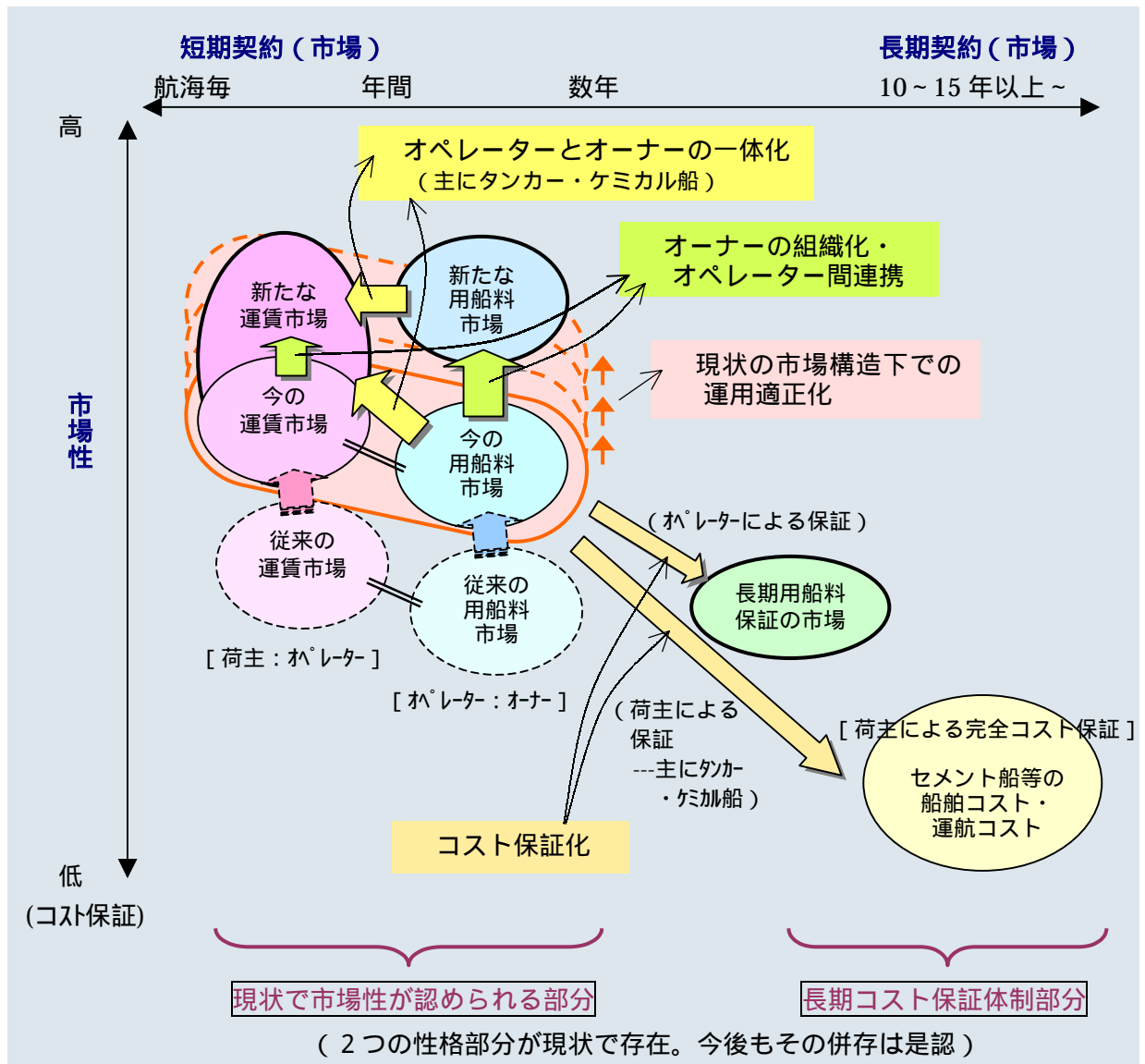
2．運賃・用船料市場の4つの改善方向

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"> ・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 ・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
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"> ・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 ・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

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"> 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 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
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"> 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 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
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"> 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 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
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"> 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 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
7) バンカーサーチャージの運用明確化	<ul style="list-style-type: none"> 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 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。
8) オーナーの意識改革	<ul style="list-style-type: none"> 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 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

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"> 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 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 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
2) 船舶管理会社の活用	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 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
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"> 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 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

4) オーナーの合併による規模拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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
5) オペレーター同士の連携と意識改革	<ul style="list-style-type: none"> ・オペレーターが相互に連携して規模の利益を追求 ・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 ・それを通じて荷主の物流部門への責任の重さも訴え
6) 共同配船事業	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・運賃交渉力の向上を期待

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"> ・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） ・これを受け入れる荷主の意識改革も促進
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"> ・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） ・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

この方向は、荷主とオペレーターの間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"> ・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 ・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
2) 荷主によるコスト保証船化	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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

3) 計画的な船舶代替建造体制の構築	<ul style="list-style-type: none"> ・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） ・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
--------------------	---

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"> ・陸上側との役割分担の明確化等のルールを確立 ・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
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"> ・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 ・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 ・船員派遣事業の活性化で船員雇用市場を流動化、活性化

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"> ・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 ・6級海技士免許制度と運用の改善も要請
4) 定員減の合理化船の開発	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・定員数の決定基準に省力化、安全設備状況の加味を要請 ・航行管制の高度化も求める
5) 造船の活性化と船台の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・造船業界も零細業者の提携化など構造改善を
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"> ・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 ・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
7) 海運事業者の組合組織再編	<ul style="list-style-type: none"> ・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
8) 暫定措置事業のあり方の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・自助努力を補う産業支援施策を行政に要請
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"> ・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
10) 海運産業基盤の整備充実促進	<ul style="list-style-type: none"> ・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
11) 新規貨物確保への取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・陸上輸送に対抗できるコスト削減への支援を国に要請 ・廃棄法令、条例や港湾運用の規制緩和等を求める

(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"> ・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 ・業界の主張のほか客観的視点も含めて策定
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"> ・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 ・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

本 編

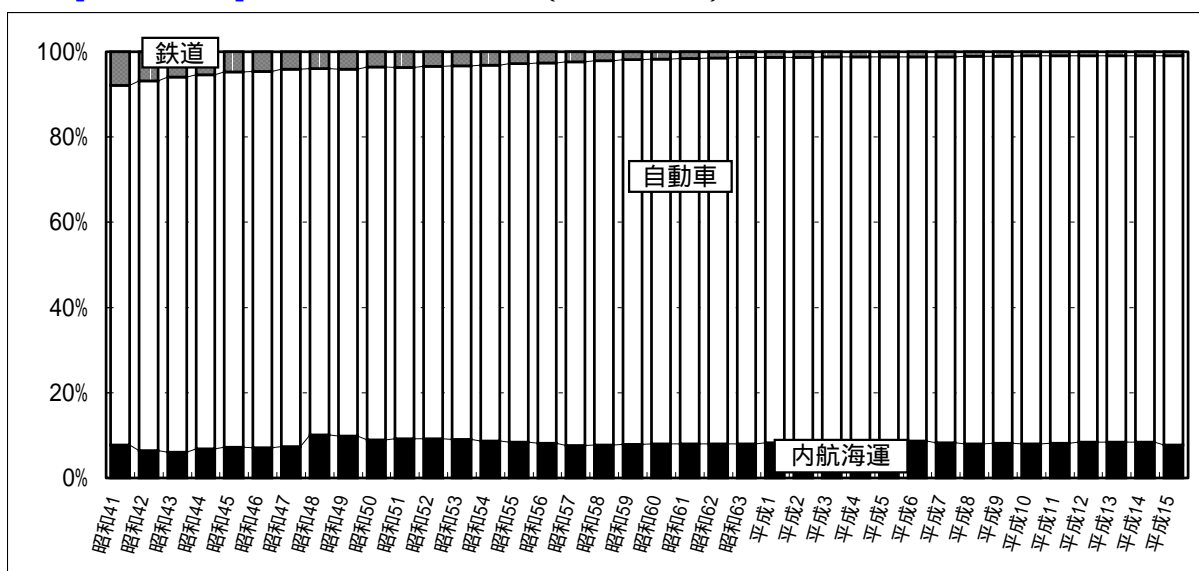
1 . 内航海運貨物輸送の実態

1 . 1 内航海運の位置

国内貨物輸送のモードは、大きく、自動車、鉄道、内航海運で構成される。このほかに航空貨物輸送があるが、国内輸送トン数で全体の 0.1%にも満たない（年間約 57 億 t（平成 15 年度）の国内貨物輸送総トン数のうち航空貨物輸送は 83 万 t（国土交通省調べ））。

内航海運の貨物輸送量は 4.46 億 t（平成 15 年度、国土交通省調べ）で、国内貨物輸送量全体に占める割合は 8 %前後で推移している [図表 1.1.1]。輸送量のシェアでは自動車が圧倒的に高く、約 9 割を占めているが、自動車輸送は 1 台で運べるロットの大きさが小さく短距離向きであり、一般に長距離輸送では輸送ロットが大きい鉄道、内航海運が持ち味を発揮することになる。

[図表 1.1.1] 国内輸送機関別輸送量（輸送トン数）構成比

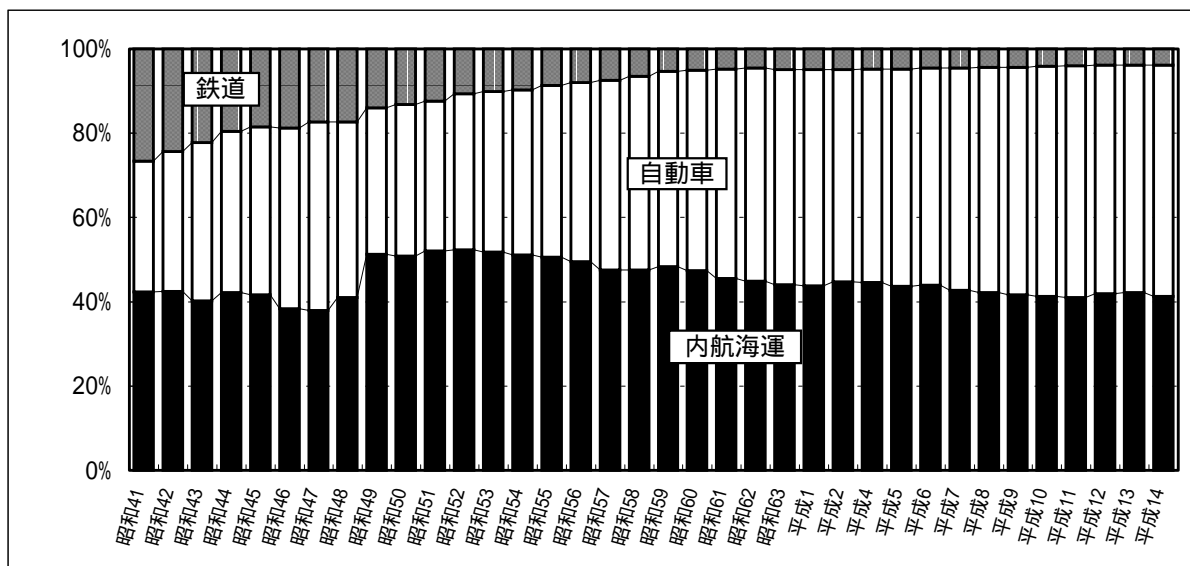


(注) 輸送量の計は航空を含まない。自動車は62年度より軽自動車を含む数字である。
(出典) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」及び「陸運統計年報」
(平成2年度より「自動車輸送統計年報」及び「鉄道輸送統計年報」)による。

これを、トンキロベースでの輸送量シェアで見ると、自動車の割合は 5 割強となり、内航海運は約 4 割強の比重を占めている [図表 1.1.2]。内航海運は、単位重量当たりの平均輸送距離が自動車の約 8 倍程度と長く、鉄道と同じく長距離輸送をその主な役割としている現状にある [図表 1.1.3]。

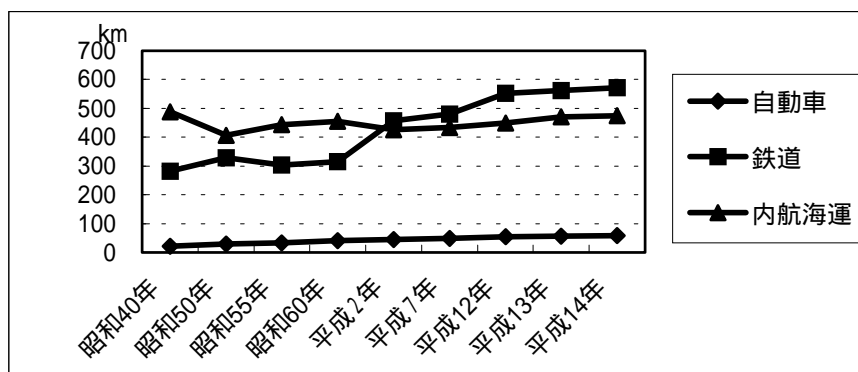
機関別輸送トンキロのシェアの推移では、内航海運のシェアが昭和 50 年代以降、鉄道とともに漸減傾向にあるように見える。これは、国際経済環境の中での国内産業構造の変化に伴い、国内輸送貨物の品目構成が素材製品から機械・組み立て製品に大きくシフトした（軽薄短小化）ことが大きな要因と見られる。内航海運の輸送品目は、鉄鋼や石油、セメント、化成品など基礎素材型品目の比重が大宗を占めるからである。また、後述するように、これら素材品目輸送においても、メーカー企業の合理化の影響を受けて長距離の輸送量が減少している面もある。

[図表 1.1.2] 国内輸送機関別輸送量（輸送トンキロ）構成比



(注)トンキロベース。年度ベース。1991年度は未掲載のため除く。1989年度以降は鉄道(JR)分を除く。
 (出典)陸運統計要覧

[図表 1.1.3] 輸送機関別1トン当たり平均輸送キロの推移



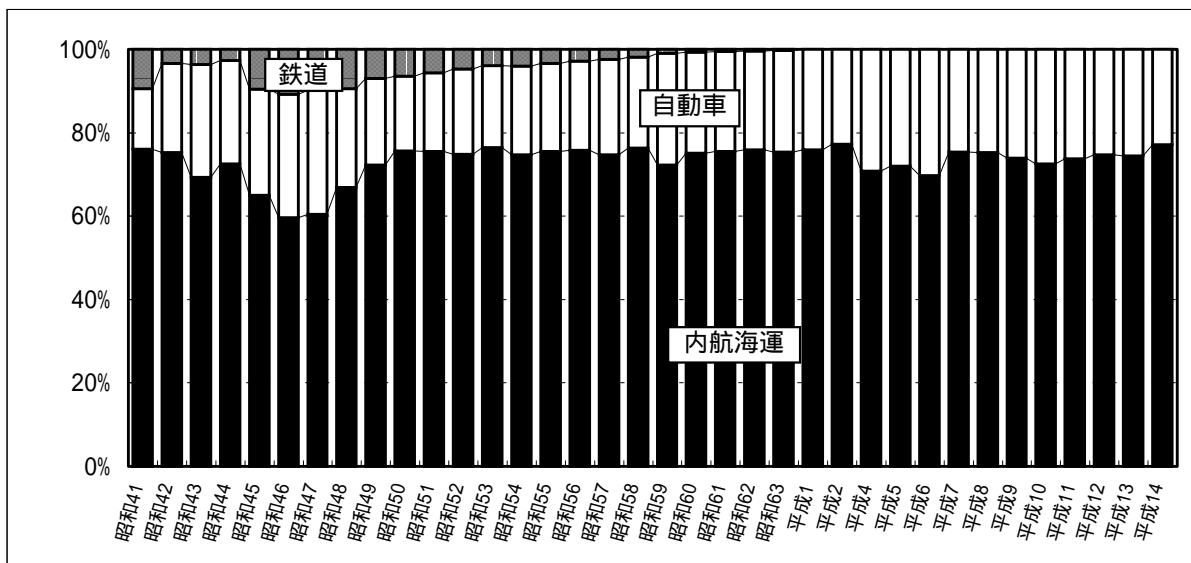
(出典)陸運統計要覧(H14年版)

しかし、鉄鋼、石油等の素材品目輸送においては、内航海運は依然非常に高いシェアを維持している。鉄鋼、石油製品の輸送トンキロシェアの推移を見ても、8～9割の分担率で、近年は横ばいまたはやや上昇傾向にあることがわかる [図表 1.1.4][図表 1.1.5]。

従って、内航海運は、わが国経済活動及び国民生活を支える役割を果たす物流の大動脈であり、基幹的な貨物輸送モードとしての位置を占めていると言える。

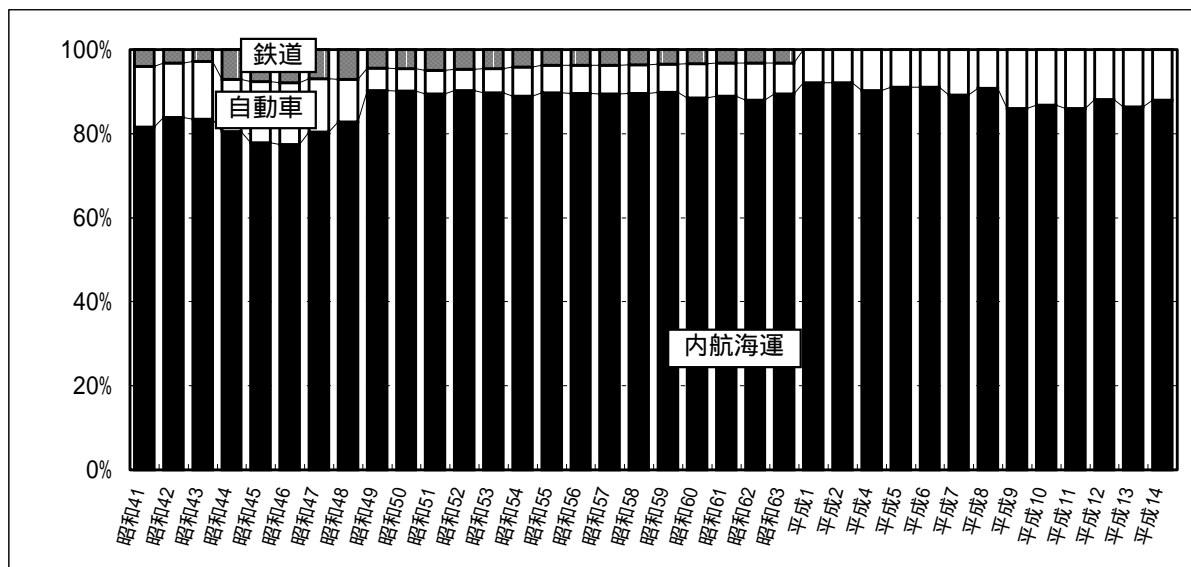
さらに、内航海運は、例えば1500トン(10トントラック150台)の荷物を5人の船員で輸送できる省労働性に優れ、道路渋滞緩和にも資する輸送モードであるうえ、1トンの貨物を1km運ぶのに必要なエネルギーが自家用トラックの約18分の1、営業用トラックの約5分の1という省エネルギー性、輸送効率の良さと、1トンの貨物を1km運ぶのに排出される二酸化炭素の量が自家用トラックの約60分の1という環境にやさしい特性を持つ輸送機関である。国土交通省を中心にモードシフトの推進施策が講じられようとしているが、今後、内航海運はその担い手として、その利点をさらに活用し、わが国経済社会の発展に寄与することが求められている。

[図表 1.1.4] 国内輸送機関別輸送量（輸送トンキロ）構成比 - - [鉄鋼]



(注)トンキロベース。年度ベース。1991年度は未掲載のため除く。1989年度以降は鉄道(JR)分を除く。
 (出典)陸運統計要覧

[図表 1.1.5] 国内輸送機関別輸送量（輸送トンキロ）構成比 - - [石油製品]



(注)トンキロベース。年度ベース。1991年度は未掲載のため除く。1989年度以降は鉄道(JR)分を除く。
 (出典)陸運統計要覧

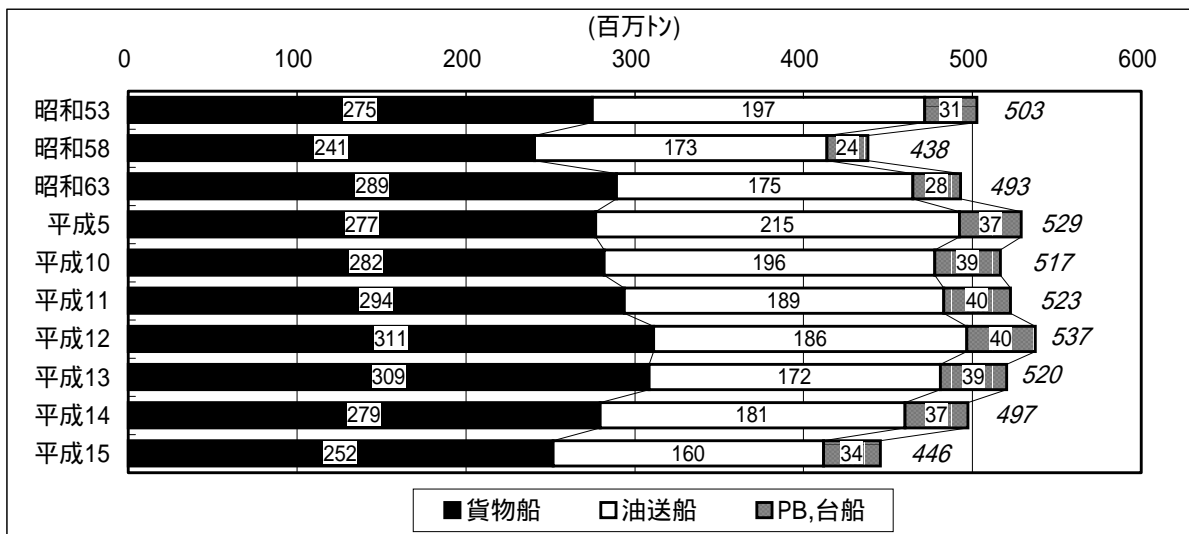
1.2 内航海運貨物輸送量

内航海運貨物輸送量の推移と背景

内航海運の貨物輸送量は、近年減少傾向にあり、特にここ数年の減少が目立つ。トンベースでは、平成12年に5.37億tの輸送量があったが、平成15年度には4.46億tに減少（減少率17%）している【図表1.2.1】

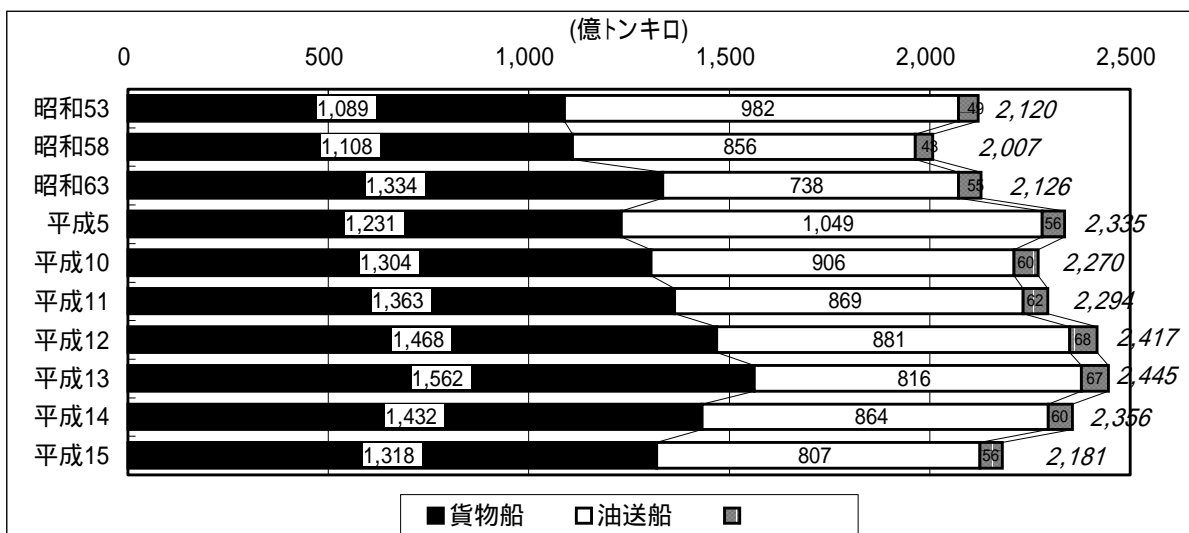
輸送量の減少傾向はトンキロベースでも同様であり、貨物船の輸送量の減少がここ数年や目立つ状況にある【図表1.2.2】

【図表1.2.1】内航貨物輸送量の推移



(出典)内航船舶輸送統計年報

【図表1.2.2】内航貨物活動量の推移



(出典)内航船舶輸送統計年報

物流は経済変動の影響を受けやすい業界であり、特に内航海運の近年の輸送量減少は、鋼材等の需要低迷や生産・出荷構造の変化、石油元売各社の合理化によるところが大きいと考えられる。

油送船の輸送量の減少は特に著しく、平成5年前後をピークとして直近時の輸送量は3/4以下

にまで減少した。石油輸送においては、(ア)平成8年4月以降、特定石油製品輸入暫定措置法（特石法）の廃止による石油製品輸入自由化を受け、(イ)石油元売事業者間の製品相互融通（パーティー）や油槽所の統廃合が進んだことや、(ウ)石油からLNG等へのエネルギーの代替の流れがあること等の影響が大きいと言われている。

さらに、(エ)荷主の石油元売業界における輸送や人員合理化、精製等設備過剰の解消等を目的とした企業再編の影響も大きく、この20年の間に企業の大型合併等が相次ぎ、大きく4つのグループに再編されており、タンカー業界もこれに伴って企業合併等の再編が進んでいる [図表 1.2.3]。

[図表 1.2.3] 石油元売会社の再編状況



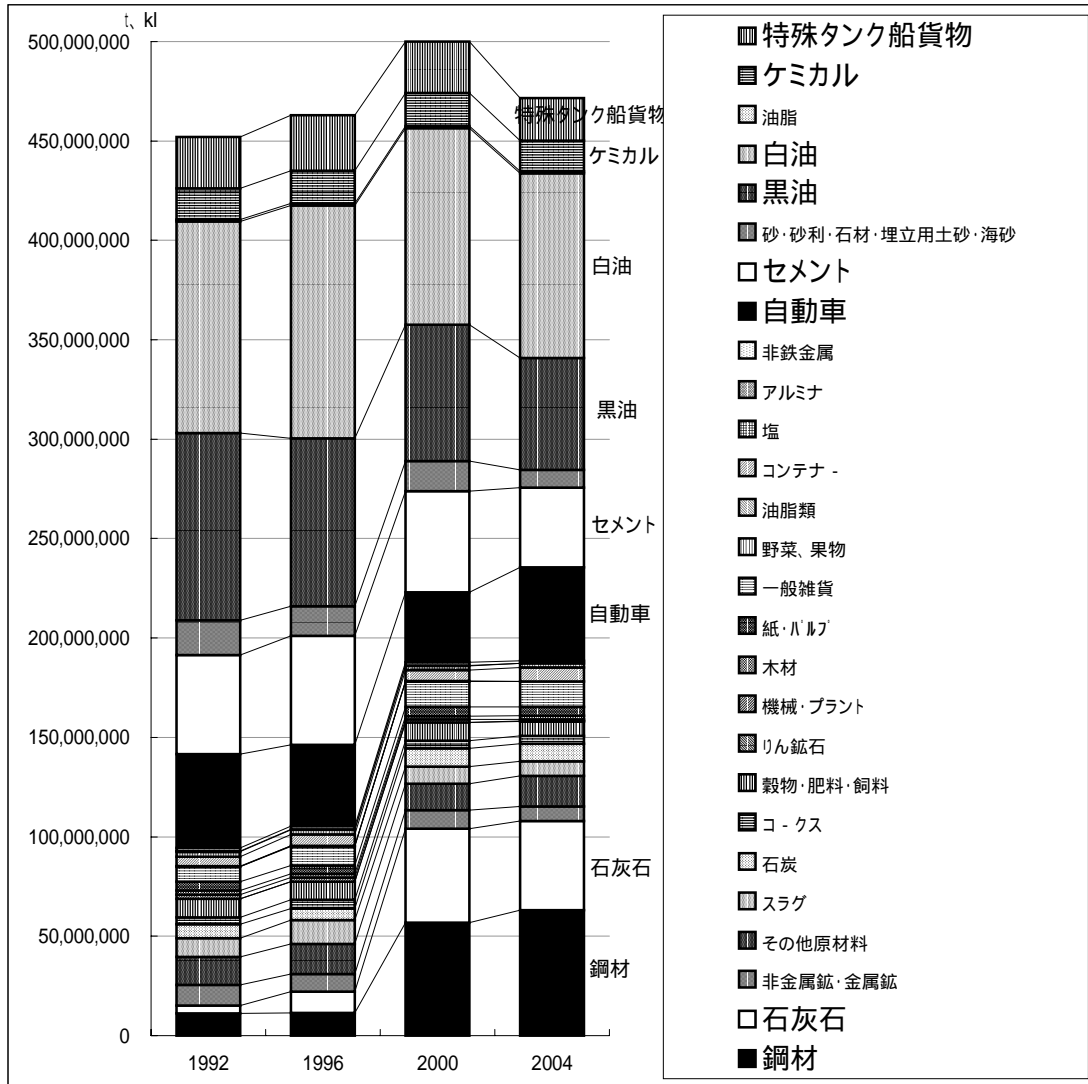
(出典) 資源エネルギー庁「エネルギー白書 2005」

貨物船部門においても、荷主企業の再編の影響は同様のものがあると見られる。鉄鋼業界ではNKKと川崎製鉄の合併や、新日本製鐵、住友金属工業、神戸製鋼による資本提携など、セメント業界でも住友大阪セメント、宇部三菱セメント、太平洋セメントへの再編があり、かつそれらの中での物流提携も行われ、内航海運業界に大きな影響を与えている。貨物船部門でもこれに伴う事業者再編が見られることはタンカー業界と同様である。

品目別・船種別の貨物輸送量

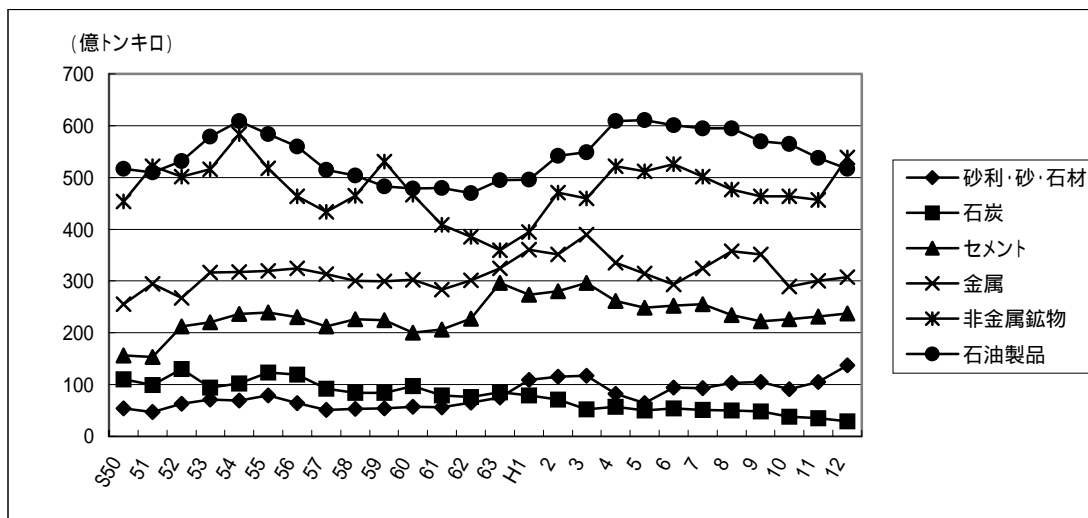
品目別の輸送量構成は、データの連続性に難があるが、鋼材、石灰石、自動車、セメント、黒油、白油、ケミカル、特殊タンク船貨物の占める割合が大きく、これらが内航海運における大宗貨物であると言える。ここ数年の輸送総量減少には、石灰石やセメント、黒油の減少が大きく影響していると見られる [図表 1.2.4] [図表 1.2.5]。

[図表 1.2.4] 品目別輸送量 (支配船+トリップ)



(出典) 日本内航海運組合総連合会

[図表 1.2.5] 内航輸送量推移 (主要品目別)



(出典) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」

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。また、「自動車」や「石炭」も特殊貨物専用船が使われる一方、「紙・パルプ」や「雑貨」の多くは RORO 船、コンテナ船で運ばれている。「セメント」はセメント船が全量運び、高圧液化ガス等は特殊タンク船による輸送となっている。このように、品目と船種の関係が明瞭である [図表 1.2.6]

船種別の輸送量の構成比を船腹量の構成比と比較すると、特殊貨物専用船は特に回転率が高く、逆に、石材・砂・砂利船は回転率が特に低いこと等がわかる。

船種別の輸送概況

1. 一般貨物船の分野

一般貨物船は、199 総トン型、499 型総トン型、699 総トン型等貨物船として主流をなす船種で、船主数も多い。石灰石専用船（石灰石のみ）、RORO 船（シャーシ等車両のみ）などが特定の貨物のみしか積載できないのに対し、一般貨物船は全ての種類の貨物輸送が許される。従って、鋼材、非鉄金属、スラグ、穀物・飼料、肥料など乾貨物のあらゆる貨物輸送に従事することとなる。特に、鋼材輸送は一貫高炉メーカーの系列オペレーターが元請物流事業者となり、典型的なメーカー物流となっている分野である。

また、一般貨物船は、かつて石炭、石灰石、一般雑貨輸送の担い手であったが、時代の要請で就航した大型の専用船、RORO コンテナ船等の特殊貨物船との競合もあり減少傾向にあった。しかし、鋼材を中心に今後とも内航船の中心を担っていく分野である。

2. 特殊貨物船の分野

石灰石専用船、自動車船、石炭専用船など各製造業分野の大手荷主の積荷保証をもとに大型船が就航する、いわゆるインダストリアルキャリアの分野で、その輸送量の比重は大きい。

RORO 船は、紙・パルプ中心のインダストリアルキャリアの要素と多数の荷主・トラック運送事業者雑貨等を中心にコモンキャリアの要素を併せ持ち、モーダルシフトの担い手として期待される分野である。コンテナ船は、RORO 船同様の雑貨輸送に加え、最近では外航コンテナの国内フィーダーとして外航船社を顧客とする輸送量が増加している。

一方、石材・砂・砂利専用船は、全国的に海砂減少傾向にあるが、港湾建設に係わるマリコン、建設業界を顧客としている。また、このほか、台船、舢舨、曳船がある。

3. セメント船の分野

セメント船は、セメントメーカーが内航海運事業者の運航・船舶コストを保証したことにより、船腹調整事業、暫定措置事業の対象外船舶となった典型的なインダストリアルキャリアの分野で、セメント業界各社自らの計画・コストで輸送を確保している。

4. 一般タンカーの分野

一般タンカーの輸送貨物は、黒油、白油、油脂及びケミカルの 4 種類に分類される。黒油、白油は、石油精製メーカー、石油元売り会社、ケミカルは、化学製品メーカーを各々顧客としている。

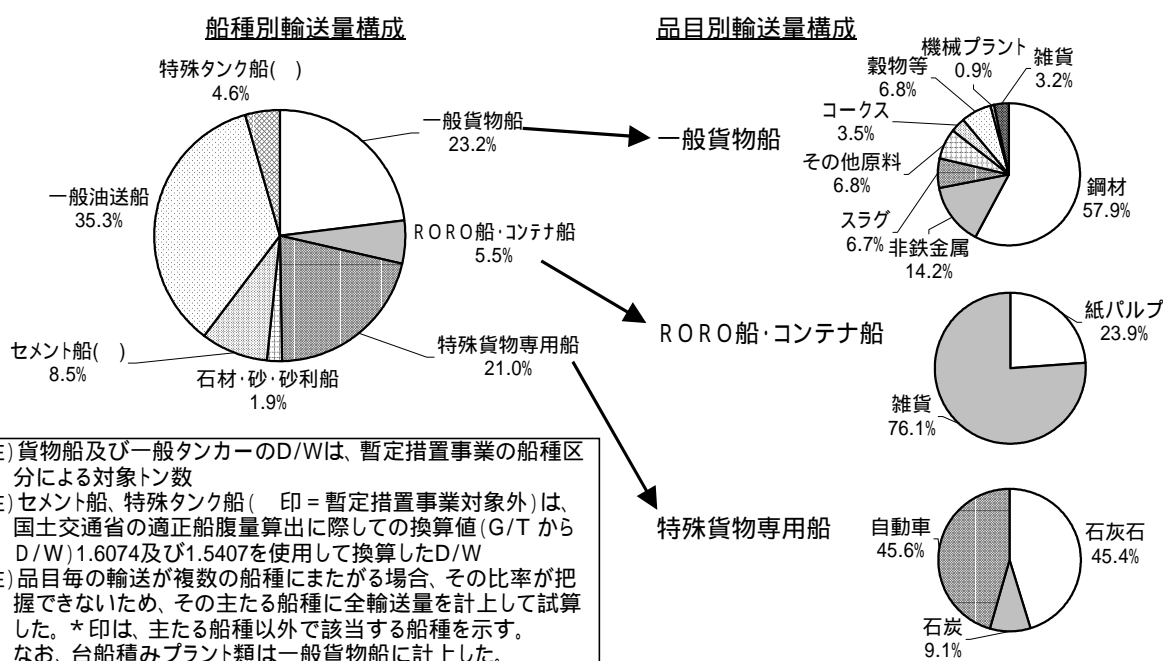
石油タンカーの分野は、独立系の元請けオペレーターが大手の荷主と長期継続的關係にあって、インダストリアルキャリアとなっている。

5. 特殊タンク船の分野

特殊タンク船は、LPG、エチレン等の高圧液化ガス、アスファルトや硫酸等特殊な液体貨物を輸送する分野で、荷主の積荷保証があることから暫定措置事業の対象外船舶となっている。

[図表 1.2.6] 輸送量にみる品目と船種の関係

大分類	品目別	品目別 輸送量計 (千トン・kl)	品目別 構成比 (%)	船種別 (千トン・kl)								
				一般貨 物船	特殊貨物船				セメント 船()	一般油 送船	特殊タン ク船 ()	
					RORO 船・コンテ ナ船	特殊貨 物専用 船	台船・ 解	曳船				石材・ 砂・砂利 船
鋼材	鋼材	63,005	13.4	63,005	*							
原料	石灰石	44,898	9.6	*		44,898						
	非鉄金属・金属鉱	15,412	3.3	15,412								
	スラグ	7,277	1.5	7,277								
	その他原料	7,366	1.6	7,366								
	(計)	(74,953)	(15.9)	(30,055)		(44,898)						
燃料	石炭	8,952	1.9	*		8,952						
	コークス	3,837	0.8	3,837		*						
(計)	(12,789)	(2.7)	(3,837)		(8,952)							
穀物等	穀物・飼料・肥料等	7,450	1.6	7,450								
機械プラント	機械・プラント	1,033	0.2	1,033			*					
紙パルプ	木材・紙・パルプ	3,524	0.7	*	3,524							
	定期航路紙	2,700	0.6		2,700							
	(計)	(6,224)	(1.3)		(6,224)							
雑貨	一般雑貨	3,999	0.9	*	3,999							
	一般雑貨 個品・混載	2,498	0.5	*	2,498							
	一般雑貨 定期航路	6,373	1.4	*	6,373							
	一般雑貨 コンテナ	6,984	1.5	*	6,984							
	塩	2,057	0.4	2,057								
	アルミナ	112	0.0	112		*						
	非鉄金属	1,344	0.3	1,344								
	(計)	(23,367)	(5.0)	(3,513)	(19,854)							
自動車	自動車	42,269	9.0			42,269						
	自動車 定期航路	2,797	0.6			2,797						
(計)	(45,066)	(9.6)			(45,066)							
セメント	セメント	40,134	8.5						40,134			
砂・石材	砂・砂利・石材	8,825	1.9	*					8,825			
石油製品	白油・黒油・ケミカル	165,673	35.2							165,673	*	
特タン貨	高压液化ガス・高温液体・腐食性物質	21,470	4.6								*	21,470
輸送量総合計 (千トン・kl)		470,039	100.0	108,893	26,078	98,916	-	-	8,825	40,134	165,673	21,470
船種別の輸送量構成比 (%)		100.0		23.2	5.5	21.0	-	-	1.9	8.5	35.2	4.6
現有船腹量 隻数(隻)		6,254				4,785				164	1,141	378
G/T(千トン)		3,585				2,232				409	734	210
同上構成比 (%)		100.0				62.3				11.4	20.5	5.9
D/W(千トン)		6,459		1,654	537	461	211	343	692	657	1,580	324
同上構成比 (%)		100.0		25.6	8.3	7.1	3.3	5.3	10.7	10.2	24.5	5.0



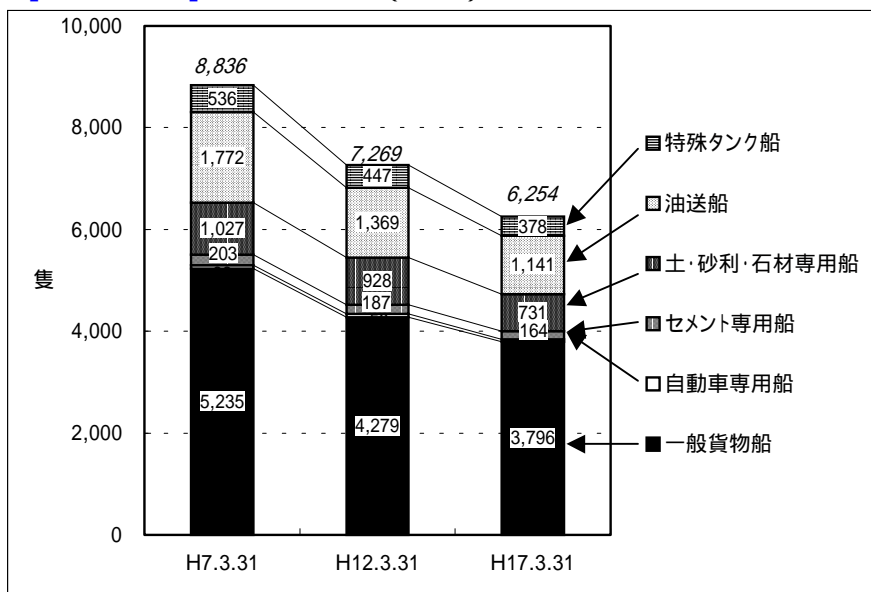
(出典) 日本内航海運組合総連合会 平成16年度輸送実績(1号表)、暫定事業総括票より作成

1.3 船腹量とその過不足

船腹量の推移

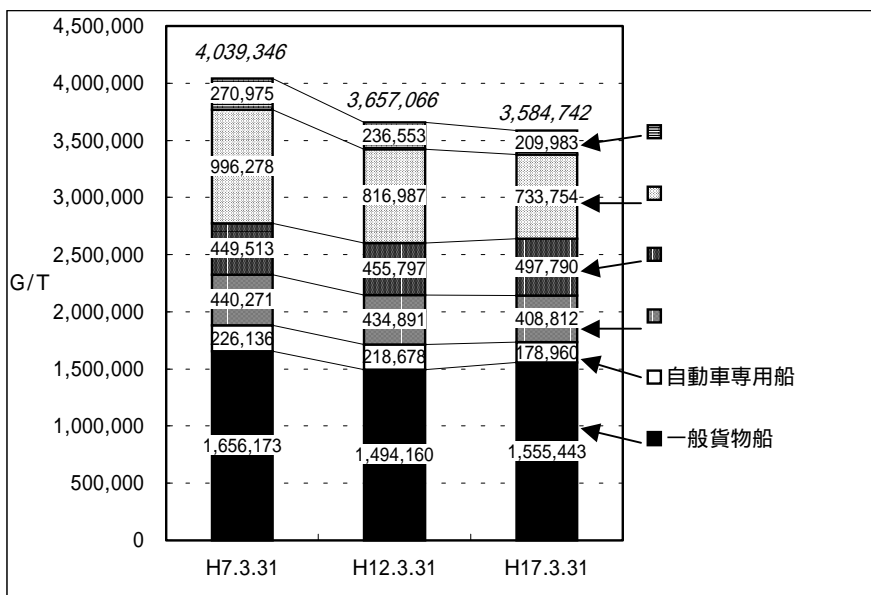
内航海運の船腹量は、日本内航海運組合総連合会による平成 17 年 3 月末現在の集計値で 6,254 隻、3,584,742G/T であり、うち約 74%が貨物船、残りがタンカー（一般油送船及び特殊タンク船）である。隻数及び総トン数は近年一貫した減少傾向にある。特に、隻数の減少傾向が著しく、各船種ともに減少が見られ、平成 7 年から平成 17 年の 10 年間に隻数合計で 29%の減少となっている[図表 1.3.1]。前述の貨物輸送量の減少傾向に代表される内航海運市況の長期低迷を反映しているとも言える。

[図表 1.3.1] 船種別船腹量（隻数）



(出典) 日本内航海運組合総連合会

[図表 1.3.2] 船種別船腹量（総トン数）



(出典) 日本内航海運組合総連合会

一方、隻数の減少に比較して、総トン数の減少幅は少なく、このことから、全体に船舶の大型化が進んでいると言える【図表 1.3.2】。なお、1隻当たりの総トン数は平成 16 年 3 月末に 585G/T であったものが平成 17 年 3 月末には 573G/T に減少しているが、この減少は主に海上空港埋立工事終了に伴う大型の砂・砂利・土運船及び大型セメント船の減少によるものであり、全体に船舶大型化の流れは止まっていないと言えよう。タンカーでは大型化傾向と同時に、近年は隻数、トン数双方の減少率が比較的大きかった【図表 1.3.3】。

【図表 1.3.3】 船種別 1 隻当たり船腹量（総トン数）

	H7.3.31	H12.3.31	H16.3.31	H17.3.31
一般貨物船	316	349	414	410
自動車専用船	3,426	3,706	4,056	4,067
セメント専用船	2,169	2,326	2,565	2,493
土・砂利・石材専用船	438	491	734	681
タンカー	562	597	639	643
特殊タンク船	506	529	538	556
合計	457	503	585	573

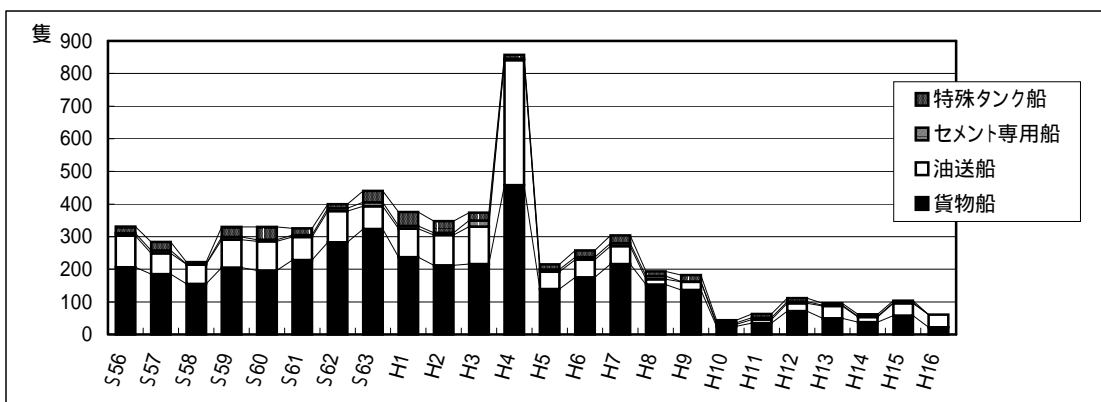
(出典) 日本内航海運組合総連合会

船舶建造状況と船齢

こうした船腹量の減少と同時に船舶の老朽化も大きな問題となっている。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【図表 1.3.4】【図表 1.3.5】、この結果として、現状で船齢の高い船舶、老朽船の割合が高い状況となっている【図表 1.3.6】【図表 1.3.7】。

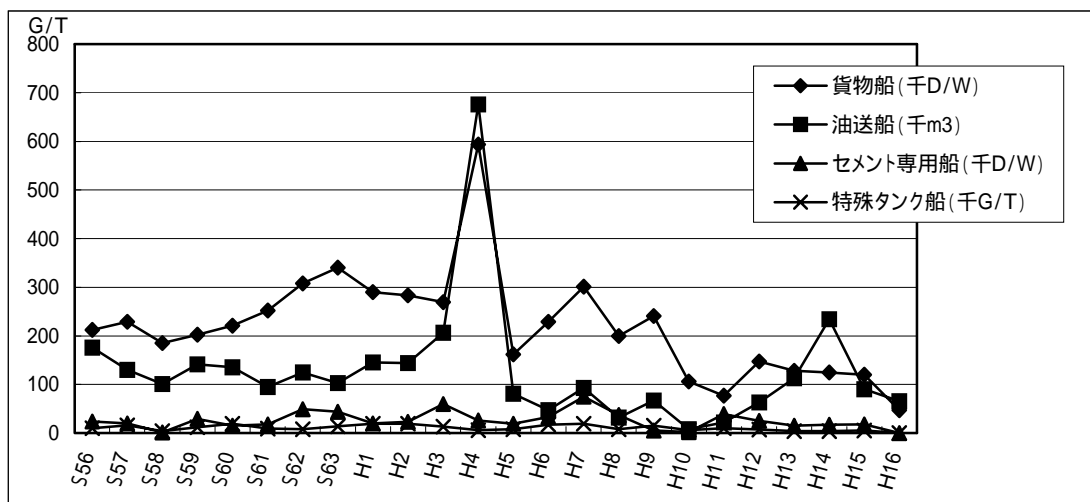
これは、用船料低迷等や船腹調整事業廃止による引当権消滅等によりオーナーが建造の資金的余裕、資金調達能力を失ってきたことが要因であり、船舶建造の減少は、造船業界にも深刻な影響を及ぼしている。内航船を中心に建造を行う中小造船事業者の減少傾向から船台不足となり、「造りたくても造れない」状況を招くという悪循環も指摘されている。法定耐用年数を超えた船舶の増加は安全輸送への悪影響も生じさせることから、安定的な建造発注、船腹調整事業廃止後の建造コストの担保方策の検討や造船業活性化の支援など、代替建造（リプレース）がしやすい環境整備が強く望まれている。

【図表 1.3.4】 内航船舶の建造状況（隻数）



(出典) 日本内航海運組合総連合会

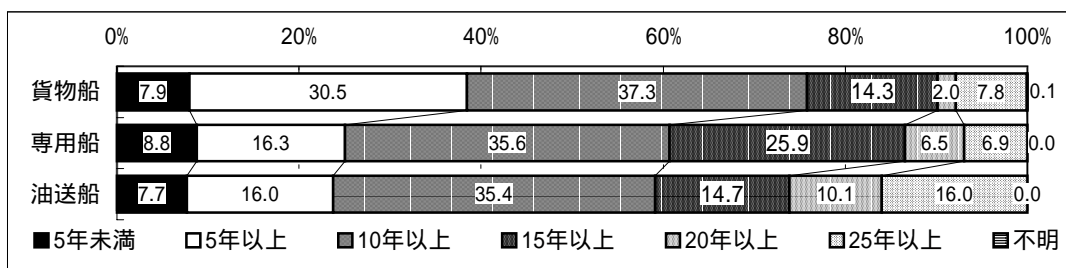
[図表 1.3.5] 内航船舶の建造状況（船腹量）



(出典) 日本内航海運組合総連合会

[図表 1.3.6] 船齢別隻数構成（鋼船のうち内航船）

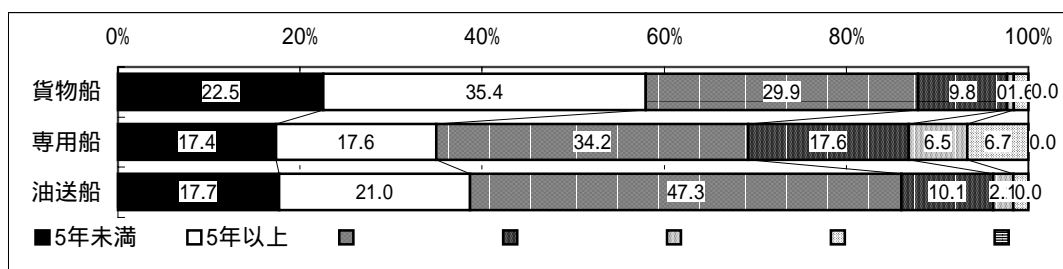
(平成 16 年度)



(出典) 船舶統計 (船舶船員統計)

[図表 1.3.7] 船齢別トン数(G/T)構成（鋼船のうち内航船）

(平成 16 年度)



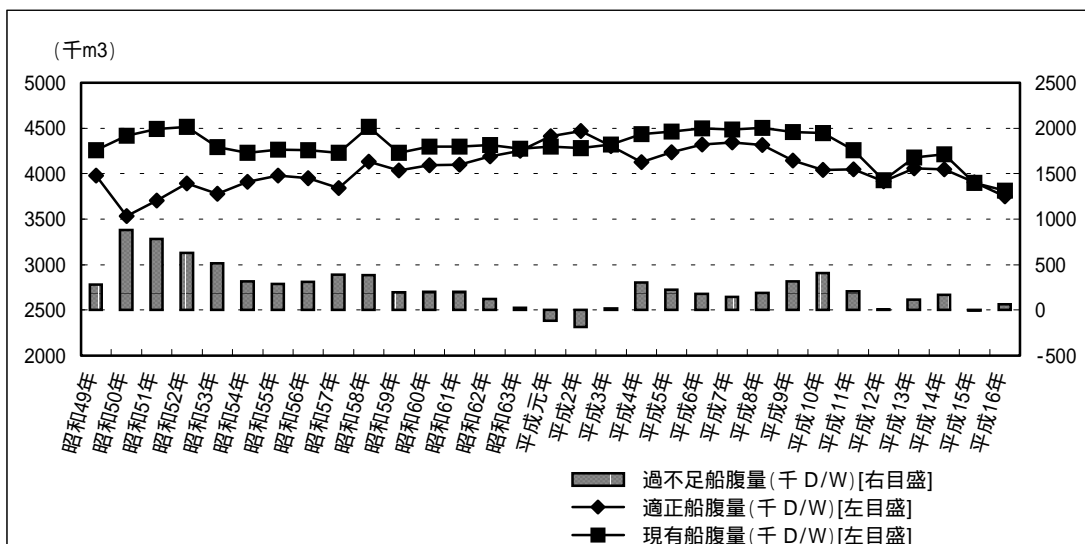
(出典) 船舶統計 (船舶船員統計)

船腹量の需給バランス

船腹量の需給バランスの推移を、国土交通省による適正船腹量と現有船腹量との対比でみると、貨物船では、平成 3 年前後のバブル崩壊期から需要の低下に伴い船腹の過剰傾向が続いていたが、ここ数年は現有船腹量の減少によりこの過剰が解消されつつあると言える [図表 1.3.8]

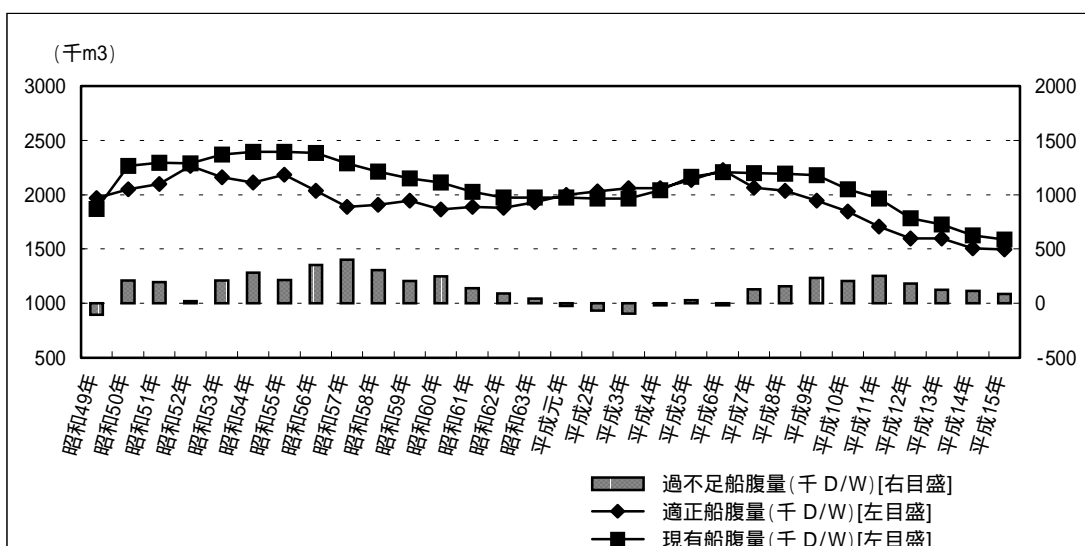
タンカーでも、この 10 年ほど過剰船腹の状況が続いてきたが、近年過剰幅は縮小し、適正船腹量との対比という観点では需給バランスはほぼ均衡状態に近づいている [図表 1.3.9]

[図表 1.3.8][貨物船] 船腹量の需給バランスの推移



注) 自動車専用船及び土・砂利・石材専用船含む。
 (出典) 日本内航海運組合総連合会(国土交通省海事局国内貨物課資料による)

[図表 1.3.9][タンカー] 船腹量の需給バランスの推移



(出典) 海運造船合理化審議会の「適正船腹量」による

1.4 内航海運事業者

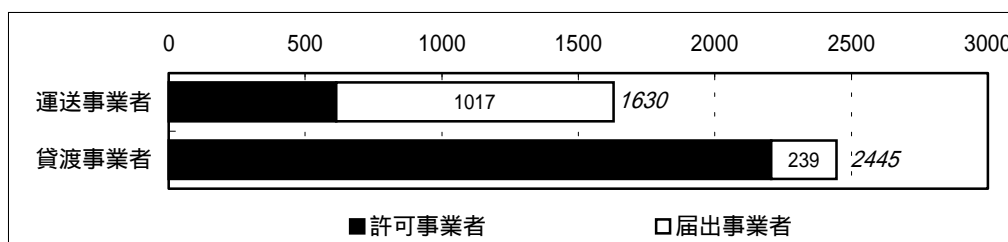
1.4.1 事業者数及び規模等

事業者数の推移

内航海運事業者は、オペレーター（運送事業者）とオーナー（貸渡事業者）に大きく分けられる。オペレーターは、荷主の要請によりその貨物を自社船または用船により運送する事業であり、オーナーは、船舶を所有して船員を配乗させオペレーターに貸し出す船主業である。平成17年4月の内航海運業法の改正により法的には両者の区分はなくなり登録による参入が可能となったが、長年にわたり築かれた業界構造は実際には急に変わず、法改正の実質的な意義は現れていない。

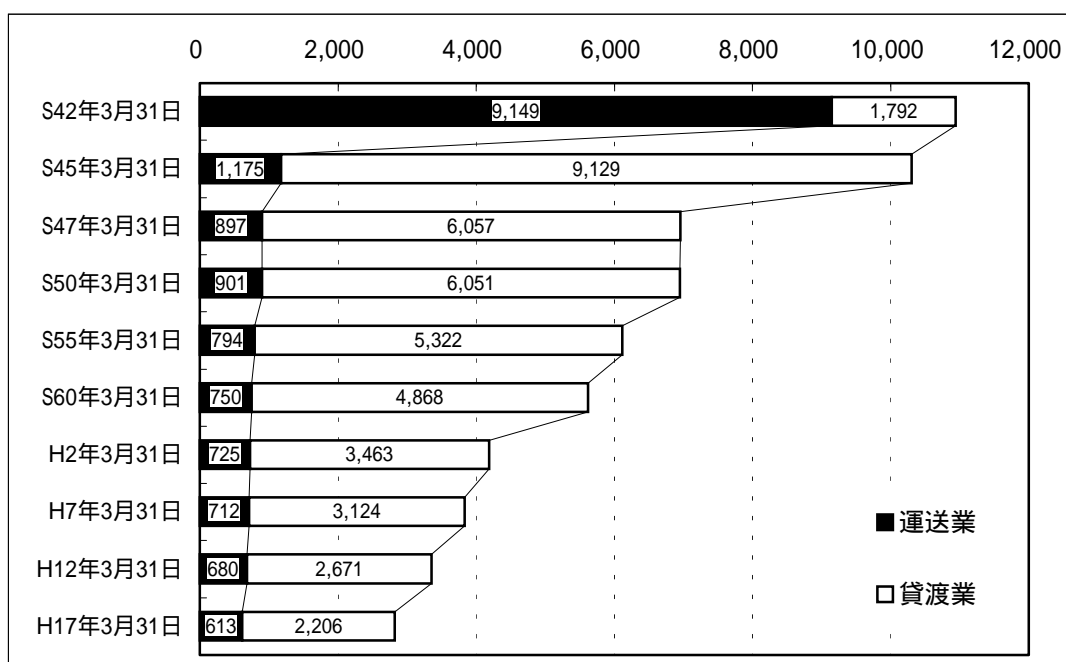
全国の内航海運事業者（許可及び届出のオペレーター、オーナー）の数は4,000余あり、一定規模以上の船舶による許可事業者数はオーナー（貸渡事業者）の方が圧倒的に多く約2,200社（平成17年3月末）あるが、小規模零細な事業者が多く近年の厳しい経営環境からその数は急速に減少している【図表1.4.1】【図表1.4.2】

【図表1.4.1】海運事業者（オーナー・オペレーター）数



平成17年3月31日現在
 (出典)日本内航海運組合総連合会

【図表1.4.2】業種別許可事業者数の推移

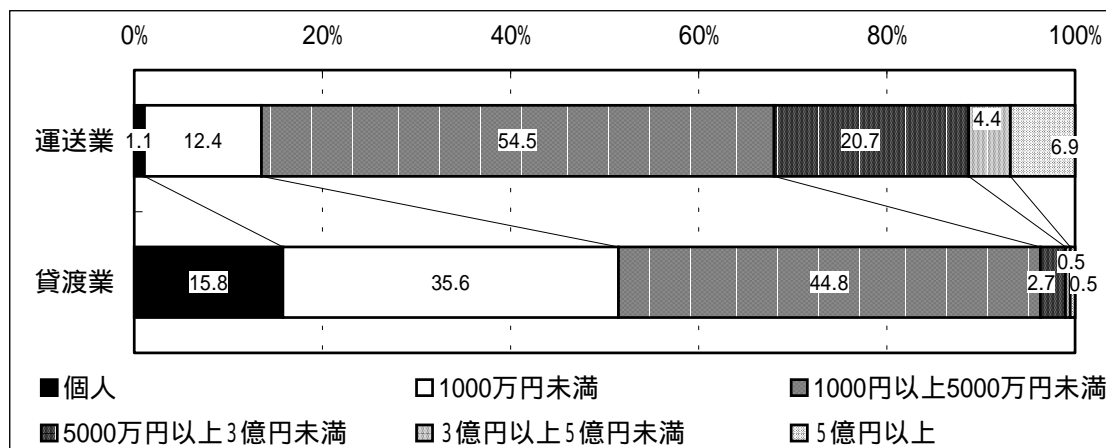


(出典)日本内航海運組合総連合会

事業者の規模構成

事業者の規模の分布を資本金の額からみると、特にオーナー（貸渡業）で1,000万円未満または個人の小規模事業者が約半数を占めており、同比率が13.5%程度のオペレーター（運送業）との際立った違いを見せている【図表1.4.3】

【図表1.4.3】資本金別許可事業者数

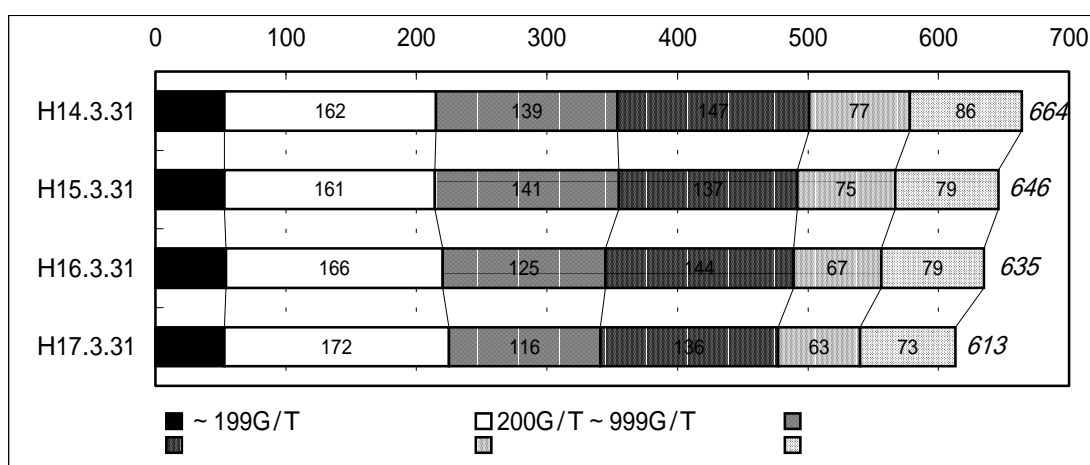


平成17年3月31日現在
(出典)日本内航海運組合総連合会

オペレーターは、運航船の船腹量規模で見ても、小規模から大規模まで比較的均等に事業者数が分布しており、その構成にも大きな変動は見られないが【図表1.4.4】一方、オーナーは多数の小規模事業者とごく少数の中規模事業者により構成されているという実態が顕著である。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割を占めており、貸渡船腹量も499G/T以下が6割以上（平成17年で63%）を占めている【図表1.4.5】【図表1.4.6】

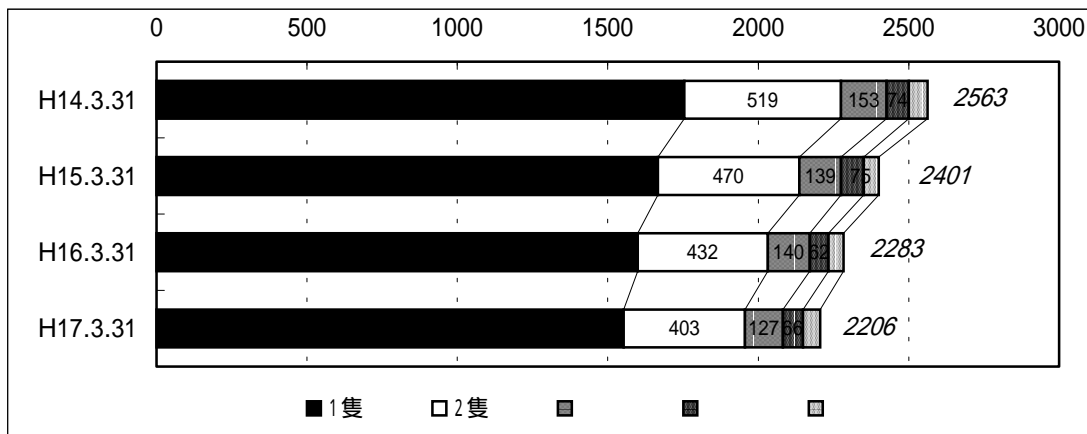
事業者数が全体に減少を続ける中でも、これらの規模別事業者数の構成は大きく変わってはおらず、特にオーナー事業者の規模拡大は進んでいないと見られる。

【図表1.4.4】運航船腹量別にみた運送事業者数



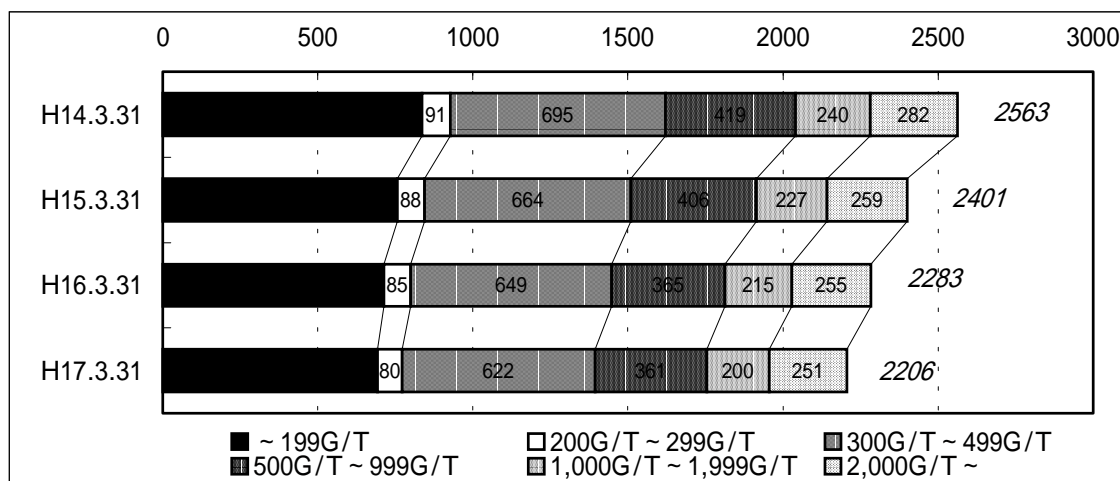
(出典)日本内航海運組合総連合会

[図表 1.4.5] 貸渡隻数別にみた貸渡事業者数



(出典)日本内航海運組合総連合会

[図表 1.4.6] 貸渡船腹量別にみた貸渡事業者数



(出典)日本内航海運組合総連合会

事業者の再編動向

内航海運の貨物の大半を占める素材産業分野のメーカーや元売り各社は、グローバル競争の激化の波の中で厳しい合理化努力を迫られている。そして、NKKと川崎製鉄の合併によるJFEスチールの誕生に代表されるように、内航海運の荷主に当たるメーカーや元売り会社の再編も進んでいる。

こうした荷主産業の再編に伴い、それらの系列オペレーターも追随して再編を迫られる場合が多く、荷主側の意向と自らの合理化のため、近年も、鶴見輸送とサンマリンの合併による鶴見サンマリンの誕生、八幡船舶の日鐵物流への吸収合併、NKK物流・日産船舶・川鉄物流の合併によるJFE物流の誕生、宗像海運の旭タンカーへの合併など大型の再編が生じており、業界地図は塗り替えを繰り返す状況にある [図表 1.4.7]

[図表 1.4.7] 最近の内航海運事業者の主な再編の経緯

92年事業者名	96年事業者名	00年事業者名	04年事業者名	05年までの経緯
ジャパン近海	ナビックス近海	ナビックス近海	商船三井内航	1996.7 山下新日本近海汽船と合併、ナビックス近海となり、2001.7ナビックス内航に社名変更、2003.7商船三井内航に社名変更
山下新日本近海汽船				1996.7 ジャパン近海と合併
昭和油槽船	昭和油槽船	昭和油槽船	昭和油槽船	2001 石油海運を傘下に、京浜タンカーと合併
京浜タンカー	京浜タンカー	京浜タンカー		2002.4 昭和油槽船と合併
ゼネラル海運	ゼネラル海運	ゼネラル海運	東燃ゼネラル海運	2001.7 東燃タンカー、エッソ船舶と合併
エッソ船舶	エッソ船舶	エッソ船舶		2001.7 東燃ゼネラルと合併
鶴見輸送	鶴見輸送	鶴見輸送	鶴見サンマリ	2000.10 サンマリと合併、社名変更
島津海運	島津海運	サンマリ		1998.7 開星海運と合併し社名変更
関星海運	関星海運			2000.10 鶴見輸送と合併
日本タンカー	日本タンカー	日本タンカー	日本タンカー	1998.7 島津海運と合併
東部タンカー	東部タンカー	東部タンカー		
NKK物流	NKK物流	NKK物流	JFE物流	2001.8 日本タンカー傘下へ
日産船舶	日産船舶	日産船舶		2000.10日産船舶、2004.4川鉄物流と合併、社名変更
川鉄運輸	川鉄物流	川鉄物流		2000.10 NKK物流と合併
旭タンカー	旭タンカー	旭タンカー	旭タンカー	1994 川鉄倉庫と合併し、川鉄物流に社名変更、2004.4 NKK物流へ合併
宗像海運	宗像海運	宗像海運		2004.4 宗像海運を吸収
日鐵物流	日鐵物流	日鐵物流	日鐵物流	2004.4 旭タンカーへ
八幡船舶	八幡船舶	八幡船舶		2001.1 八幡船舶と合併
		上野トランステック	上野トランステック	2001.1 日鐵物流と合併
上野ケミカル運輸	上野ケミカル運輸			1998.4 上野トランステックと合併
平和汽船	平和汽船			2000.12 上野トランステックへ海運業を譲渡し、昭和シェルの子会社となる
上野運輸商会	上野運輸商会			1998.4 上野トランステックと合併

(出典) 日本内航海運組合総連合会

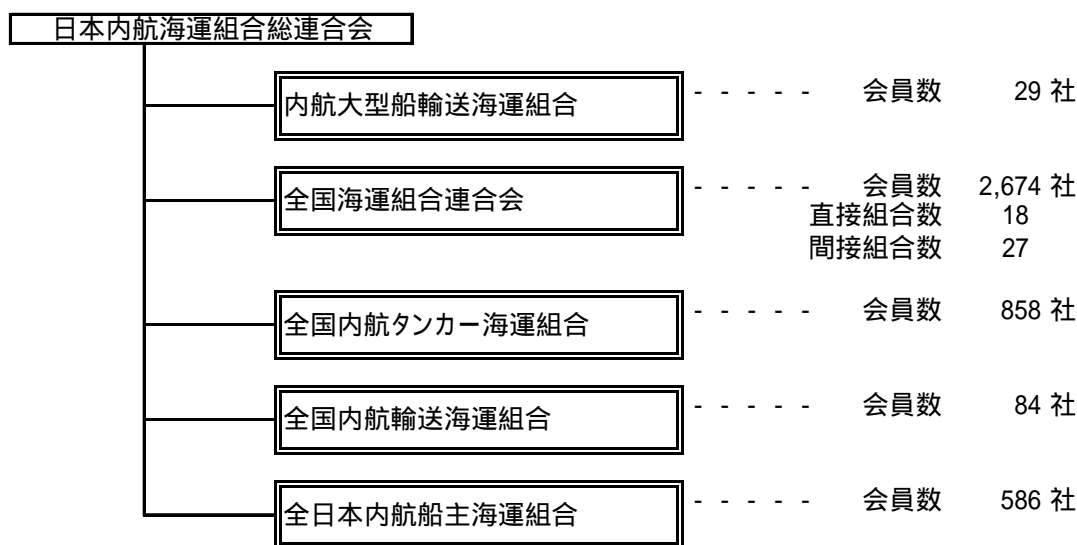
事業者の組合組織

内航海運業界は、基本法である内航海運業法および内航海運組合法の内航二法のもとで、事業者の業種や規模などにより、5つの海運組合に組織されている。このうち、全国内航タンカー海運組合はタンカー業界を包括する組合であるが、貨物船関係は複数の組合にまたがっており、オペレーター、オーナーのそれぞれの立場から整理を望む声も生じている。

最も歴史が古く組合員数も多いのが全国海運組合連合会（通称「全海運」）で、傘下に多くの加盟組合を有し、オペレーター、オーナーがともに直接あるいは間接に加入する組合である。

また、この5組合の総合調整機関として、昭和40年に日本内航海運組合総連合会（内航総連合会）が創立されている。内航総連合会は、内航海運の経営の安定と地位の向上を目的とし、輸送量の変化や物流効率化の進展に伴う船腹需給への影響等に的確に対応するため、内航海運暫定措置事業（後述）を着実に推進するとともに、公正で開かれた内航海運市場の構築、内航海運事業者の経営基盤強化等の諸対策を推進することを使命とし、それによって内航海運業界の直面する課題の解決に團結して当たる役割を担っている [図表 1.4.8]。

[図表 1.4.8] 日本内航海運組合総連合会所属組合図



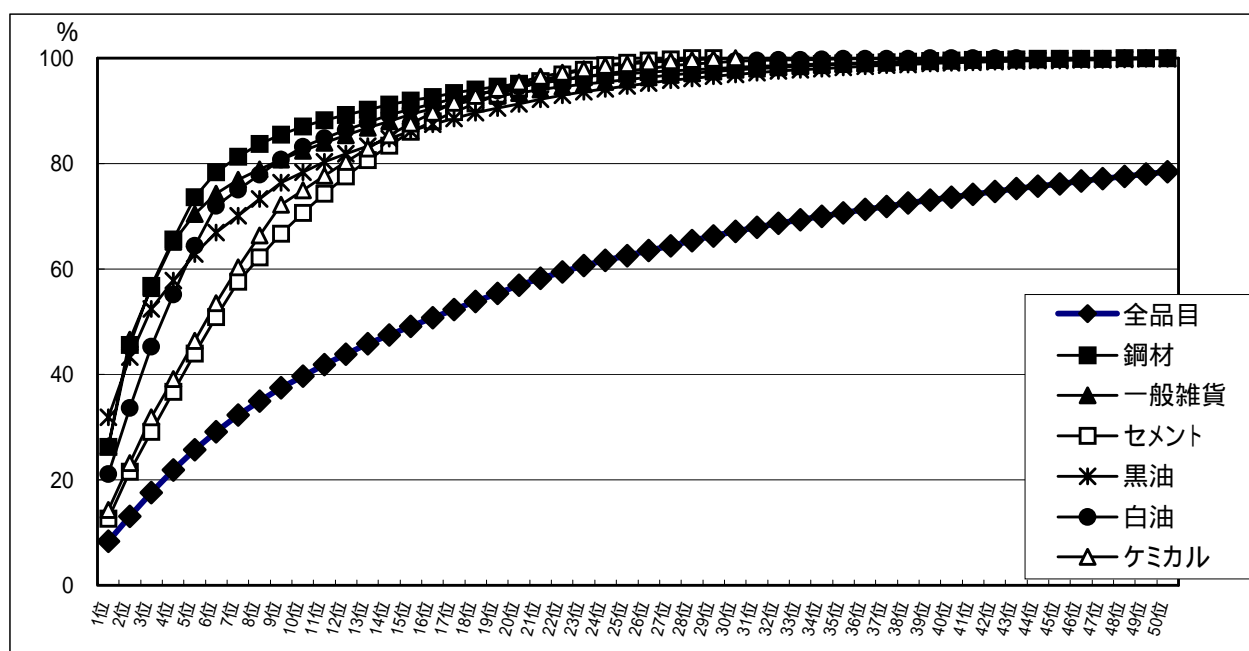
(出典) 日本内航海運組合総連合会

注) 会員数等の数値は、平成 17 年 3 月 31 日現在

1.4.2 事業者の市場内分布

内航海運業界では、品目や船種によって差はあるが、少数のオペレーター（特に荷主系オペレーターあるいは特定荷主への依存度が大きいオペレーター）によって輸送量全体の大半のシェアが占められることが多いという特徴もある。全輸送量における上位元請オペレーターの輸送シェアで見ると、内航海運の総輸送量約 4.7 億トンに対し、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）を占めている [図表 1.4.9]

[図表 1.4.9] 品目別の輸送量上位 50 社累積シェア（2004 年）

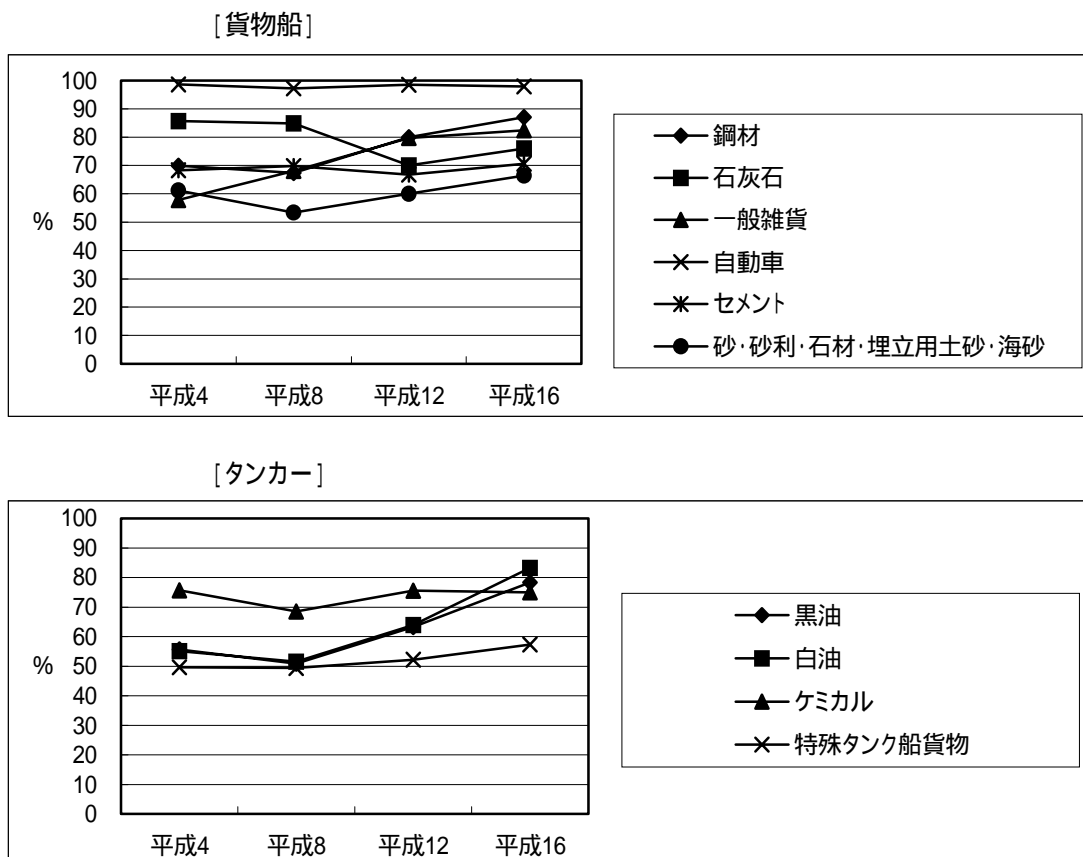


(出典) 日本内航海運組合総連合会

特に、鋼材、一般雑貨、黒油、白油などはその傾向が顕著であり、しかもその傾向は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 1.4.10]。分布量の偏在の度合いを示すジニ係数*でみると、この 4 品目では 0.7～0.8 以上の値を示しており、少数の有力オペレーターにより各品目市場の寡占状況となっている実態が明らかである [図表 1.4.11] [図表 1.4.12]

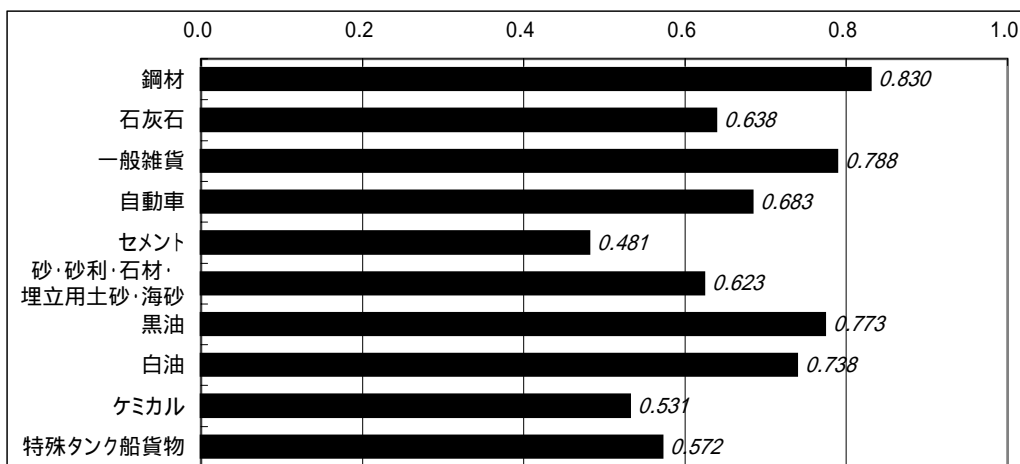
*ジニ係数：所得などの分布の均等度、格差の程度を示す指標の一つであり、二つのデータの隔たり（差の絶対値）をすべての組合せについて計算し、その平均（平均差）を平均値の 2 倍で割って指数化したものである。このジニ係数は 0 から 1 までの値を取り、0 に近いほど分布が均等であり、1 に近いほど不均等であることを示す。所得分布の例では、所得を持つ世帯・個人をその所得の低い順に並べ、世帯・個人の全体に占める割合を横軸に、対応する所得額の全所得額に占める割合を縦軸にとってグラフを描き（これをローレンツ曲線という）、これと原点を通る傾斜 45 度の直線（均等分布線）との間の面積の、均等分布線の下面積に対する比率で計算される。

[図表 1.4.10] 輸送量 10 位までの事業者の割合の変化



(出典) 日本内航海運組合総連合会

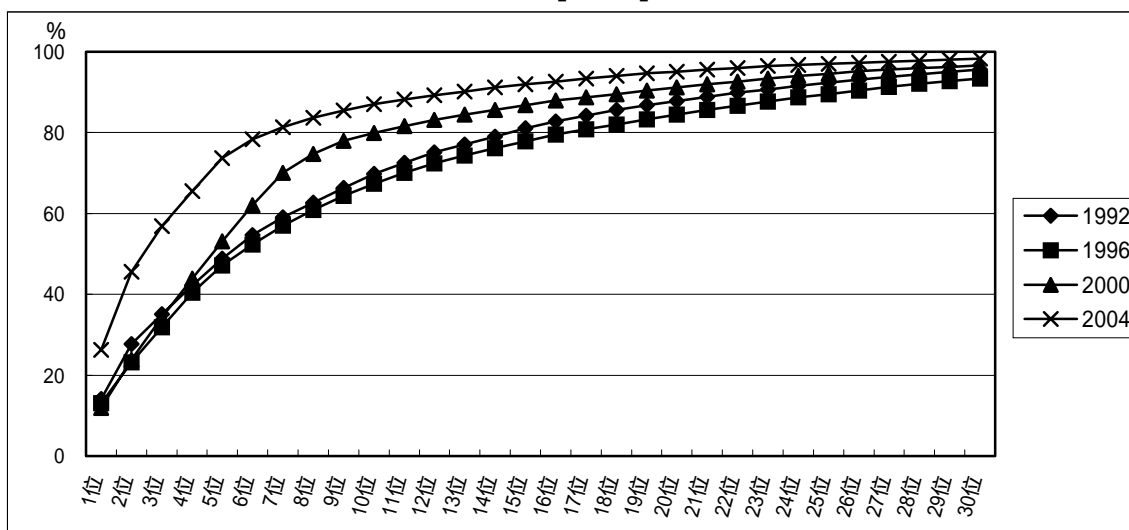
[図表 1.4.11] 輸送量シェアの品目別ジニ係数



(出典) 日本内航海運組合総連合会

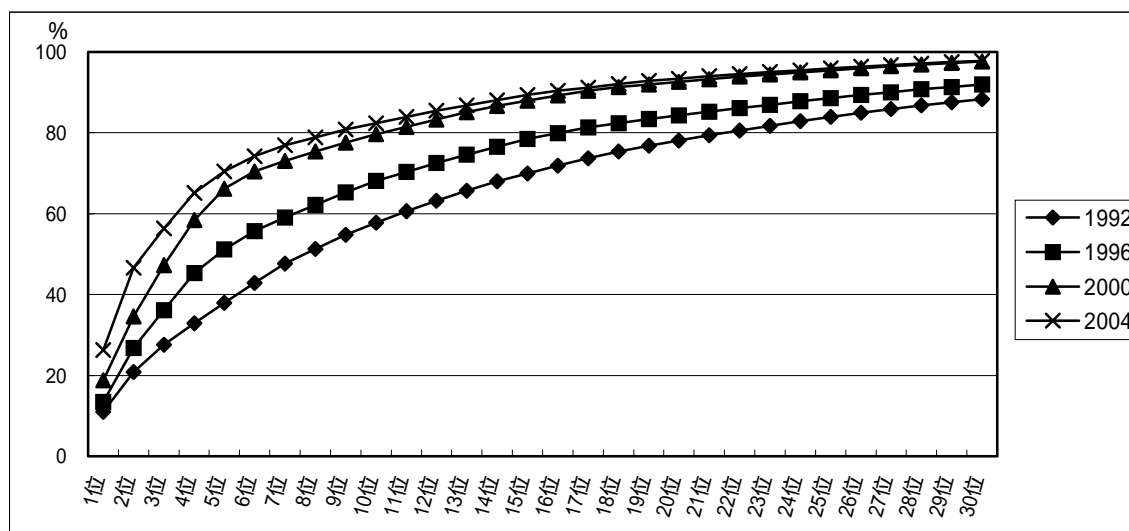
[図表 1.4.12] 品目別の輸送量上位 30 社累積シェア

[鋼材]



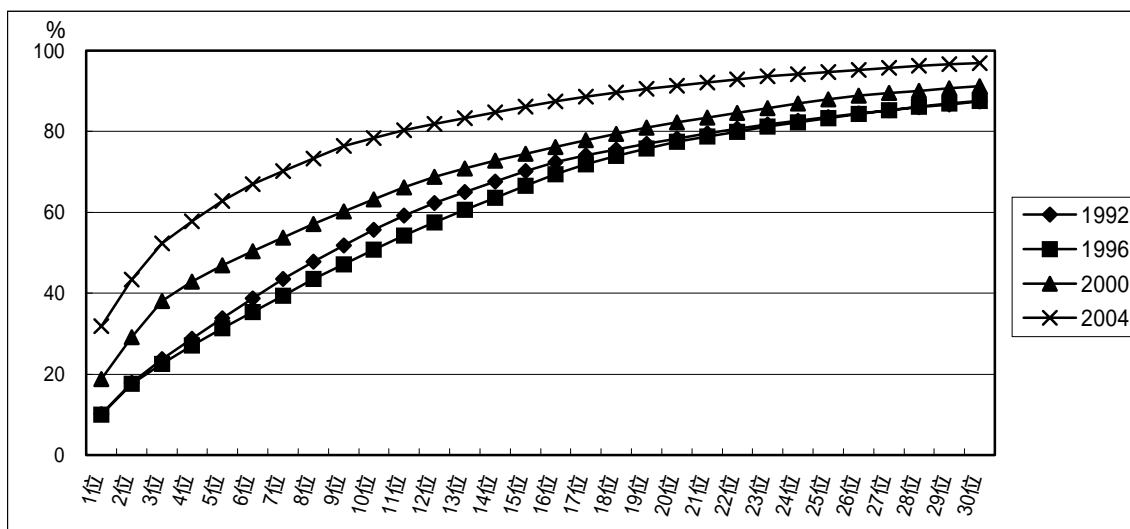
(出典) 日本内航海運組合総連合会

[一般雑貨]



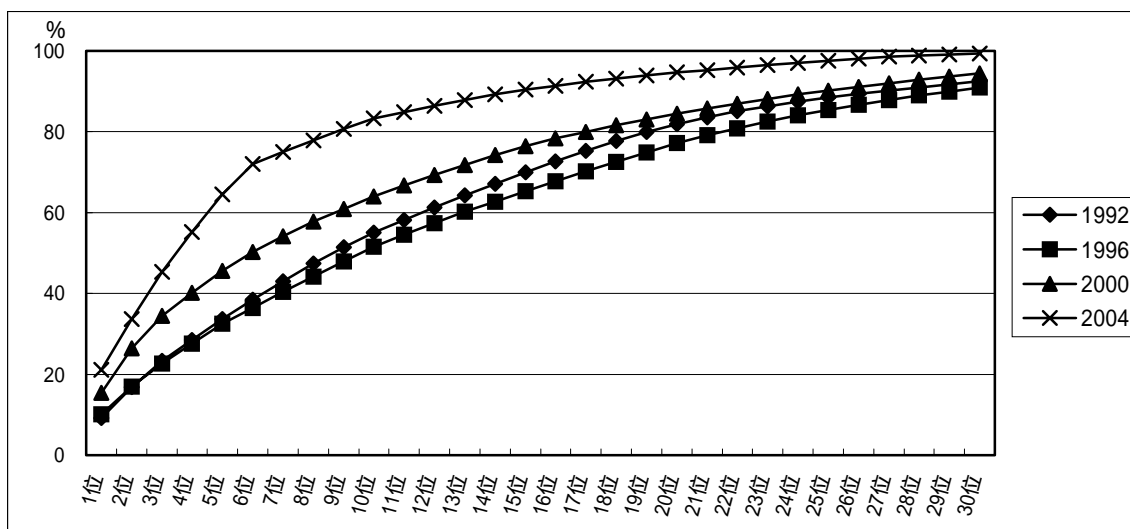
(出典) 日本内航海運組合総連合会

[黒油]



(出典) 日本内航海運組合総連合会

[白油]



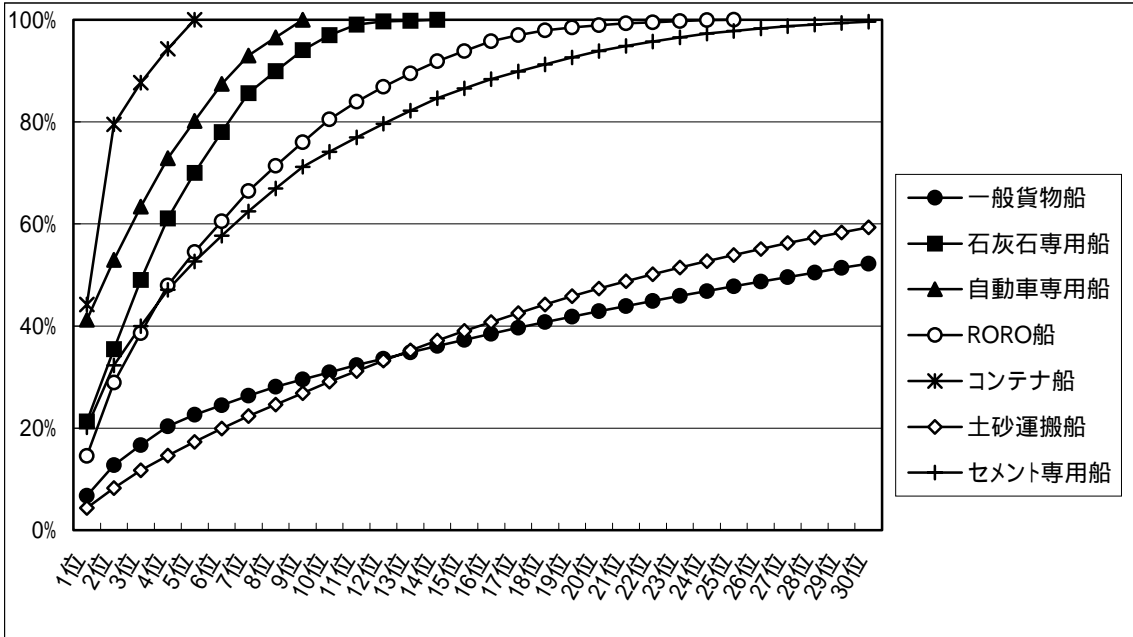
(出典) 日本内航海運組合総連合会

品目別の市場寡占状況の特徴を記すと、以下のとおりである。

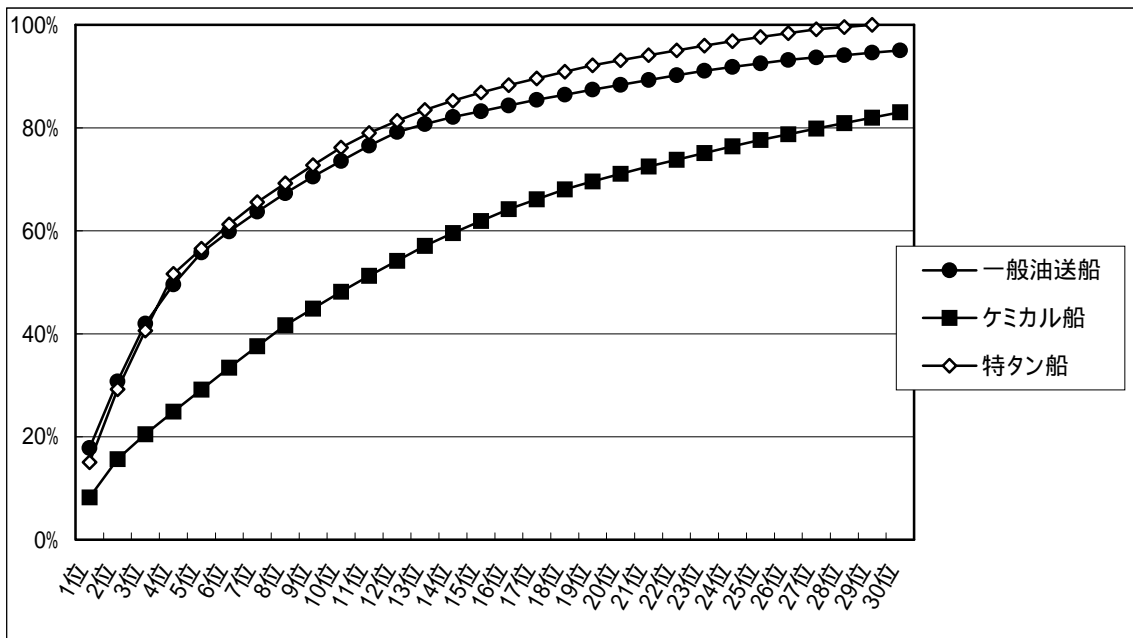
- ・鉄鋼： 少数社による寡占化が急速に進行。平成 16 年には上位 10 社で 9 割近くのシェアを占める（上位社の合併も大きな要因と考えられる）。
- ・セメント： 上位 10 社で市場のほぼ 7 割（トリップはほぼ 100%）を占める。この構造はほぼ安定。
- ・石灰石： 上位 10 社で市場の約 8 割を占める。平成 12 年以降この寡占化が再度進行。
- ・その他一般貨物： 一般雑貨で寡占化が急速に進行。平成 16 年には上位 10 社で約 9 割。自動車は上位 10 社でほぼ市場をカバー。
- ・石油類： 黒油、白油とも少数社による寡占化が平成 8 年以降急速に進行。平成 16 年には上位 10 社で 8 割程度を占めるに至る。（上位社の合併も要因と考えられる）
- ・ケミカル： 上位 10 社で輸送量の 8 割弱を占め、この構造は比較的安定している。
- ・特殊タンク船貨物： 主に支配船での寡占化が少しずつ進行しており、平成 16 年には上位 10 社で 6 割弱を占めている。

また、全船腹量における上位オペレーターへの支配船腹量シェアの状況においても、一般貨物船は荷主を特定しない雑貨類の輸送も含まれるため寡占率は比較的低いが、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、特にオペレーター事業者数の少ない船種である石灰石や自動車、コンテナの専用船、RORO船なども含めて、少数社による寡占の状況が顕著に見て取れる【図表 1.4.13】

【図表 1.4.13】オペレーターへの運航（支配）船腹量(D/W)上位 30 社 累積シェア
 [貨物船]



[タンカー・ケミカル船]



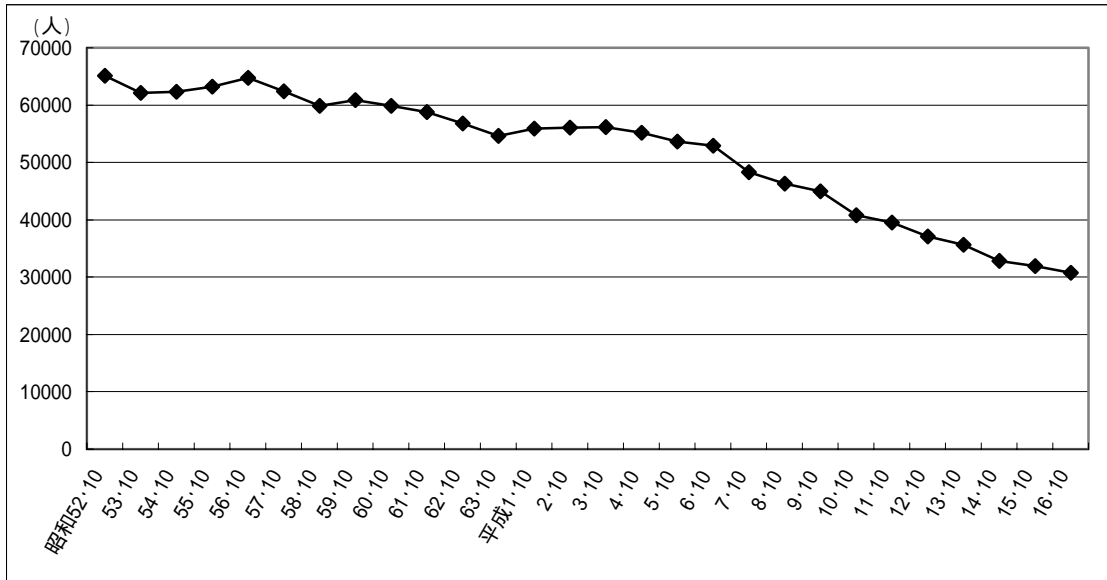
注)平成17年6月30日現在
 (出典)社団法人 日本海運集会所発行 内航船舶明細書 2006年版

1.4.3 船員

船員数の動向

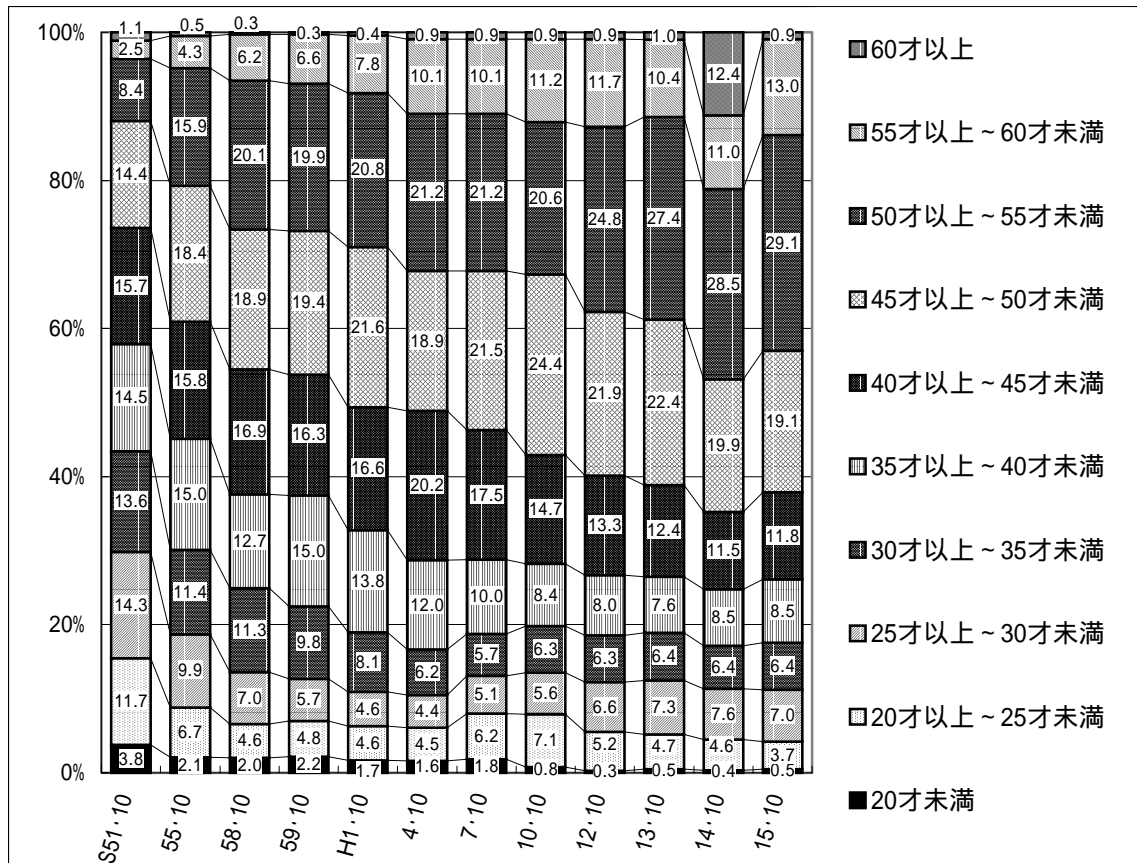
内航船の船員数は年々減少しており、昭和 60 年に約 6 万人であったものが平成 16 年には約 3 万人にまで減少した。この 20 年間でほぼ半減した計算になる [図表 1.4.14]

[図表 1.4.14] 内航船の船員数



(出典) 国土交通省

[図表 1.4.15] 内航船員の年齢構成の推移



(出典) 国土交通省・船員需給総合調査

船員の総数の減少と同時に、年齢構成の高齢化が著しく進んでいる。平成 15 年現在で既に 50 才以上が半数近くに達しており、これから先の 10~20 年程度の高齢船員のリタイアが進めば、船員の不足に拍車がかかることになる [図表 1.4.15]

従って、若年船員の確保を計画的に進めることが重要な課題となっているが、用船料が長期間にわたり低迷を続けたため、船主は即戦力となる若年船員の採用を見合わせて生き残りを図ってきたという事情もある。一方、若年船員の供給源である海上技術学校（独立行政法人海員学校）の卒業生でも船員にならない者も多い（平成 16 年度卒業生 348 名のうち内航海運への就職者は 151 名（43%））など、確保難の深刻化が指摘されている。陸上労働に対する海上労働の労働条件の厳しさが敬遠されているとも見られ、船員法の改正と運用強化（後述）は、船舶運航の安全確保を目的としつつ、こうした労働条件の改善に寄与することも期待されるものである。

組織船員・未組織船員

内航海運の船舶は、オーナー事業者が一杯船主に代表される家族経営も含めた零細な形態が多いという状況のもとで、船員の組織率（全日本海員組合への加盟率）は 2 割程度と低く、未組織船が圧倒的に多い状況にある。

組織船（組織船員が乗り組む船）は、船員コストが高くなることや労働協約締結等の手間が生ずることから敬遠される傾向が強く、これが上記低組織率の要因と言われる。

船員法の改正（後述）による最少定員制の運用強化は、こうした状況を変化させるとも考えられるが、船員自体の不足傾向やコスト増が困難な各社の経営実態から、組織率の急激な上昇は想定しにくいと言える。

1.5 荷主：オペレーター：オーナーの関係

1.5.1 荷主とオペレーターの関係

荷主とオペレーターとの間の契約関係は、運送契約という形でなされ、その中で運賃が定められる。

内航海運オペレーター事業者の特徴は、荷主との間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、この固定的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多い。

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、それらを「荷主系オペレーター」とも呼ぶが、その場合は特に荷主企業の輸送需要動向に忠実に対応することが求められ、自ら需要を喚起するなどの経営の自主性が発揮しにくい環境に置かれるとも言える [図表 1.5.1]

[図表 1.5.1] 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

荷主企業との資本系列状況の一例を示すと、JFE物流 = JFEスチールが84%、日鐵物流 = 新日本製鐵が57%（平成18年4月より完全子会社化）、宇部興産海運 = 宇部興産が81%、日本タンカー = ジャパンエナジーが88%などとなり、内航海運大手が荷主大手企業の完全傘下にある状況がわかる。中には特定荷主企業の資本比率100%のオペレーターもあり、完全子会社化されることによって、荷主企業内の物流部門的な位置づけに置かれていると見られる例もある。

こうした構造は、外航海運業界と比較しても特徴的であり、内航海運はメーカー物流の一環という見かたがなされ、オペレーター事業者の経営計画も、荷主企業の経営計画に連動した需要予測により左右されるケースが多くなる。

1.5.2 オペレーターとオーナーの関係

契約関係

オペレーターとオーナーの間の契約形態は、定期用船契約、トリップ契約、運航委託契約、裸用船契約等の形態がある。長期にわたる貸し渡しを約束する定期用船契約が最も一般的であるが、「用船料」については別途協定を結び1年単位で毎年更新というところが多いようである。

因みに、定期用船契約は、船舶に船員を配乗して船員費を含む船舶経費をオーナーが負担してオペレーターに貸し渡すもので、用船料はその借船料である。

これに対してトリップ契約は、随時にオペレーター間（一次オペレーターと二次オペレーター間など）で1航海ごとの契約で船舶を貸し切り運送する運送契約であり、運航委託契約は、オーナーがオペレーターに一定の手数料を支払い荷主との運送契約締結と船舶の運航を一定期間（通常1年間）所定の委託手数料支払って全面的に委託するもので、オペレーターは効率よく善良なる管理者の注意をもって運航する義務を負う契約である。裸用船契約は、オーナーが船舶だけを用船者に貸し渡す賃貸借契約である。

なお、トリップチャーターには、単独航海と複数航海の場合があり、複数航海連続のトリップチャーターを連続トリップ（連トリ）と呼ぶ。オペレーター間でこの形態の契約がなされることが多いが、複数航海で長期的に連続トリップを行う場合は、定期用船に近い形態となり、実質的に元請オペレーターの支配船的な位置づけとなる。連続トリップは、過去、行政指導により禁止されてきたが、平成14年にこれが解除され、トリップによる輸送比率が貨物船においては増加傾向にあると見られる。

支配船とトリップ

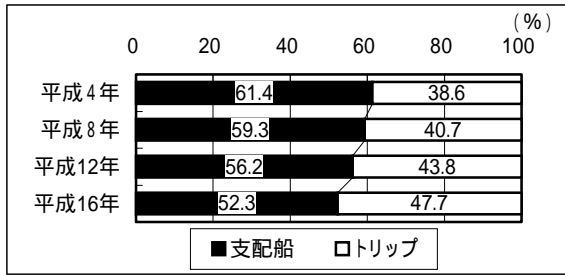
オペレーターとオーナーの関係も、荷主とオペレーターの関係に準じて長期継続的であり、且つオーナーの特定オペレーターへの依存度が過度に高いため固定的な場合が多いのが現実である。中小零細なオーナーも、特定のオペレーターに長期安定的に船を貸し渡すことで経営の安定化を図ることができたという経緯に立つもので、定期用船という形でその長期安定性が担保される一方、オペレーターはそれらのオーナーの船を、自社船とともに「支配船」として確保することで経営資源としての安定化を図ってきたものである。

一方、元請オペレーターは、貨物需要の変動に対するバッファー（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の船腹を活用することが多いと言われ、一般貨物船やタンカー、ケミカル船ではトリップによる輸送量割合が3～5割程度と高い。なお、この割合は品目によって異なり、セメント専用船、石灰石専用船、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くなっている [図表 1.5.2]。

[図表 1.5.2] 支配船とトリップの輸送量割合

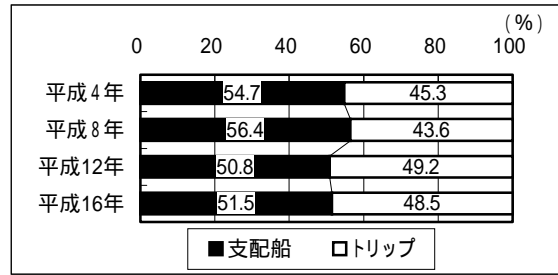
(貨物船)

一般貨物船

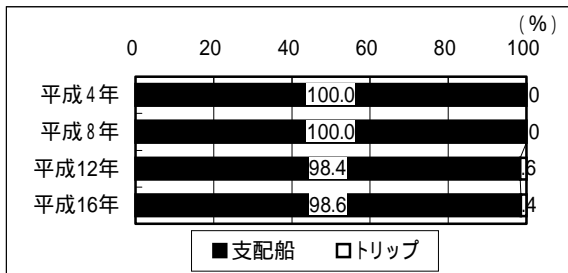


(タンカー・ケミカル船)

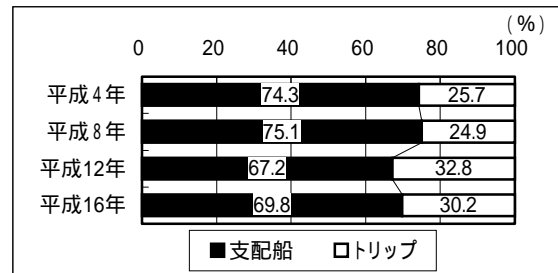
黒油船



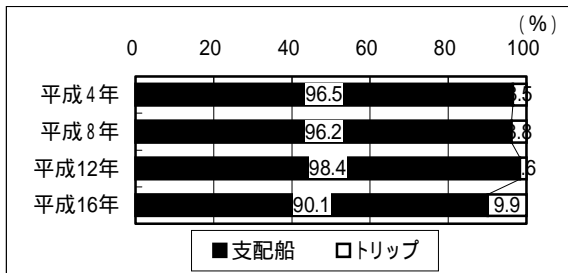
石灰石専用船



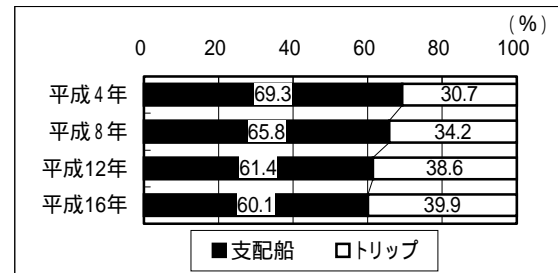
白油船



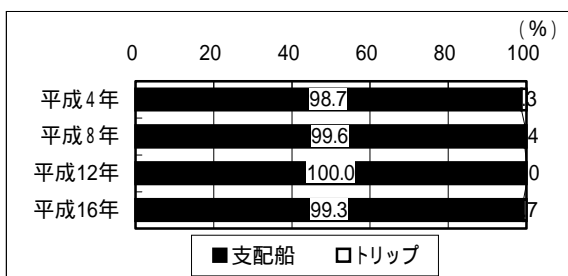
RORO船



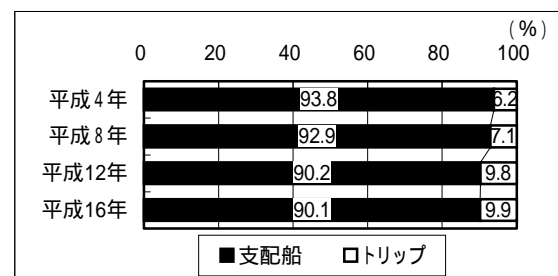
ケミカル船



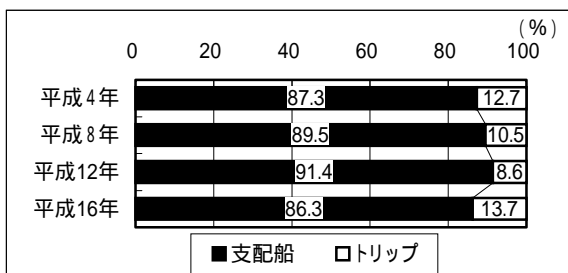
セメント専用船



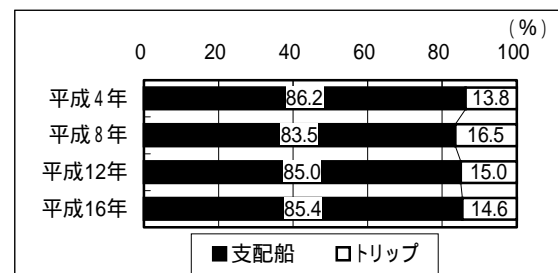
高圧液化ガス船



自動車専用船



耐腐食船



(出典) 日本内航海運組合総連合会

品目別に、支配船とトリップの輸送量割合をみると、それぞれ次のような特徴がある。

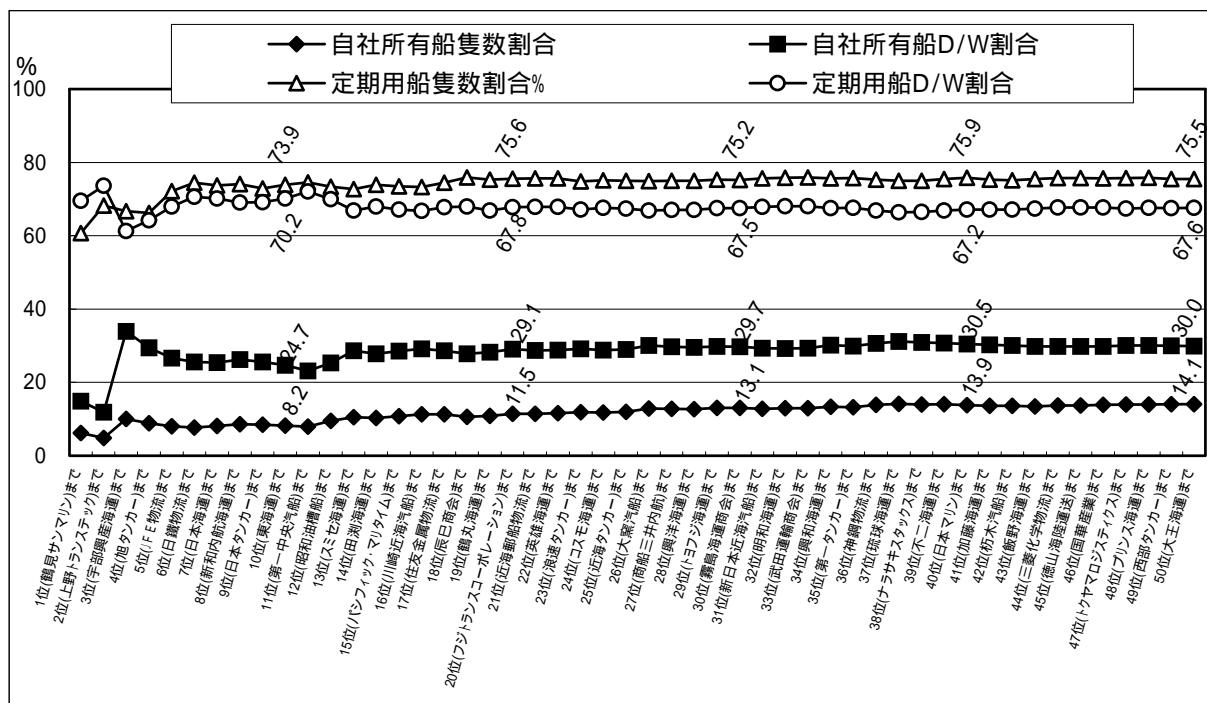
- ・鉄鋼： トリップ輸送の割合が増加。2004年で約半数に。
- ・セメント： ほぼ全てが支配船で、トリップの割合は極少。
- ・石灰石： トリップ輸送が約2割を占める(専用船はほとんど支配船)。
- ・石油類： 黒油の半数近く、白油の3割がトリップ輸送。
- ・ケミカル： トリップ輸送の割合が徐々に増加。2004年で約4割。
- ・特殊タンク船貨物： トリップ輸送割合は約1割強。

特に、セメントや石灰石、特殊タンク船等の専用船では、他用途への転用が極めて難しいという特殊事情のため、特定オペレーターとの長期的な関係が保証されないと船舶建造融資、建造経費の支払も含めたオーナーの安定経営ができないという事情も背景のひとつである。また、一般貨物船の主要貨物の鉄鋼、及び石油・ケミカルでは、トリップ比率が4割前後と高いことが注目される。

支配船の構成

次に、オペレーターによる運航船腹(支配船腹)における自社船の割合をみると、船腹量(D/W)の自社所有船割合は、運航船腹量上位10社までの合計で24.7%、上位50社までの合計では30.0%であり、運航隻数の自社所有船割合は、運航船腹量上位10社までの合計で8.2%、上位50社までの合計では14.1%である。つまり、オペレーターによる運航船腹量における自社船による割合は少なく、定期用船及び運航委託船など自社所有船以外の部分に依存している割合が圧倒的に多いという状況にある。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1.5.3]

[図表1.5.3] 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)

タンカーと鋼材船に限定してみると、ケミカル船を含むタンカーでは、50 位までのオペレーター（16 社）の船腹量（D/W）の自社所有船割合は 19.0%、同じく鋼材船オペレーター（4 社）の同値は 21.0%と、上記平均に比べさらに非常に低く、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 割前後に過ぎないことになる。

このように、オペレーターが過度に用船またはトリップ船に依存した場合、用船料市場が高騰した時のオペレーターの収支への影響は強く、安定的な経営を志向する場合は自己所有船比率を引き上げるのが一般的である。特に、主要タンカー、鋼材船オペレーターの自己所有船比率が低いまま安定輸送が行えることは、従来より過剰船腹状況の中で用船料を低位にして、且つ必要船腹量を確保できる見通しがあったものと思われる。今後このように主要オペレーターが低い自己所有船腹比率で安定経営が可能であるかは、検討余地のあるテーマである。

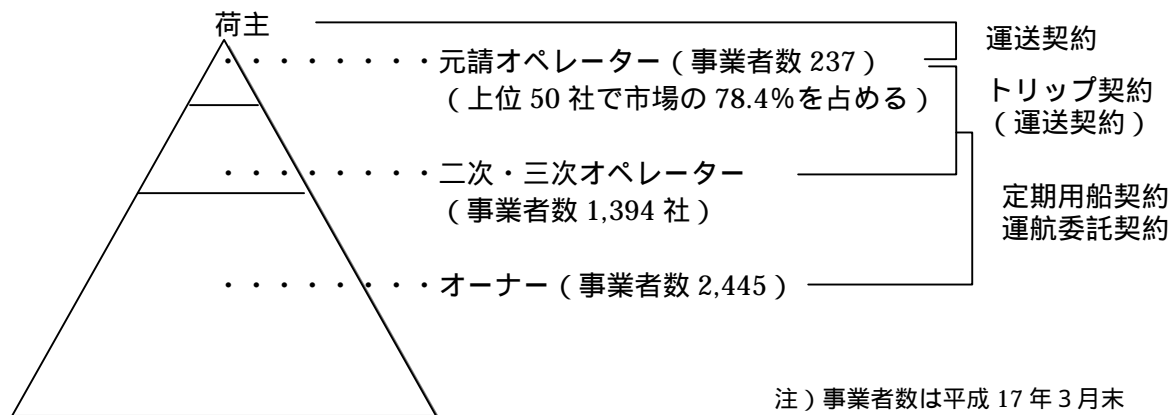
1.5.3 多重構造

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、系列オペレーター以外の多数のオペレーターは、特定荷主企業の資本支配を受けない独立系とも言うべき事業者で、二次または三次オペレーターとして元請オペレーターに自らの支配船を提供し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」をなしており、下請事業者となるオペレーター、オーナーにとっては言わば中間マージンを二重三重に引かれて取引条件が悪化することになる。

一方、荷主系元請オペレーターは、荷主に対して長期安定的な輸送要請に応える使命と、自己支配下にある船舶を長期にわたり安全かつ安定的に運航できるよう管理する使命という両面の役割を負っていると言える [図表 1.5.4]

以下、本稿で「オペレーター」という場合は、原則として元請オペレーターのほか、二次・三次オペレーターも含むものとする。

[図表 1.5.4] 多重構造概念図



1.6 関連法規の動向

1.6.1 海上運送事業活性化三法の改正

内航海運業法の改正

内航海運業は、昭和 39 年に制定された内航海運業法と内航海運組合法（これを「内航二法」と言う）のもとで長く営まれてきた。

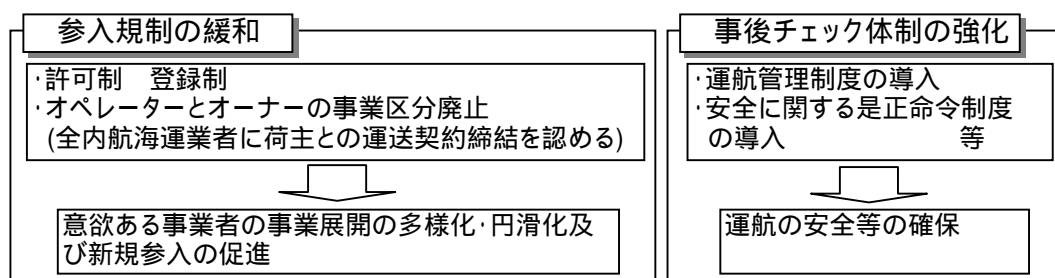
内航二法は、業界秩序の確立、船腹量の適正化、取引条件の改善などを目的としたもので、特に、適正船腹量と最高限度量の設定による船腹需給調整を認め、これが独禁法適用除外カルテルとして機能してきた（最高限度量の設定は一時期のみ）。また、昭和 41 年に事業者の登録制が許可制に改められ、運送事業者（オペレーター）の要件（基準船腹量）が厳しくなったことで、現在のオペレーターとオーナーという業界構造が定着してきた。

このように長年にわたり続けられた船腹調整事業は、規制緩和の流れの中で平成 10 年 4 月に廃止され、これに代わるものとして暫定措置事業が導入された（詳細は後述）。

その後の経済的規制の緩和と社会的規制の強化等、内航海運を取り巻く環境変化を受けて、平成 14 年に国土交通省に設置された懇談会において「次世代内航海運ビジョン」が策定され、それらを踏まえ、規制緩和の流れも受けて、航行の安全の確保や船員の労働保護を図りつつ海上運送事業の活性化を図るために、内航海運業法、船員法、船員職業安定法の 3 法が改正され、平成 17 年 4 月より施行された。

内航海運業法の今回の改正は、競争的事業環境の整備と事業展開の多様化・円滑化を大きな目的としており、その主な改正内容は次のとおりである [図表 1.6.1]。

[図表 1.6.1] 内航海運業法の改正内容



（出典）国土交通省ホームページ等より作成

- ・ 参入規制の緩和：内航海運業への新規参入が従来は許可制であったものが、適切な資金計画や確実な船員配乗計画等を要件とする登録制に改められた。基準船腹量要件は大幅に緩和（実質的に廃止）され、総トン数 100 トン以上または長さ 30m 以上の船舶を 1 隻以上保有していれば参入が認められるようになった。
- ・ 事業区分の廃止：従来は、オペレーターとオーナーという業界特有の区分のもとで、オーナーは荷主と直接運送契約を結ぶことができなかったが、事業区分にとらわれず活力ある事業展開を促進するため、オペレーター、オーナーという事業区分が廃止されて内航海運業に一本化され、全ての内航海運事業者が荷主と直接運送契約を締結できるようになった。
- ・ 運航管理制度の導入：輸送の安全確保のための社会的規制の整備として、旅客船やトラックと同

様の運航管理制度が導入され、船舶を運航する内航海運業者に運航管理規程の作成・届出及び運航管理者の選任・届出が義務づけられた。輸送の安全阻害が認められた場合は、是正命令がなされることも位置づけられた。これにより、オペレーターも自社船のみならず用船船舶に対しても運航の法的管理責任を問われることとなった。

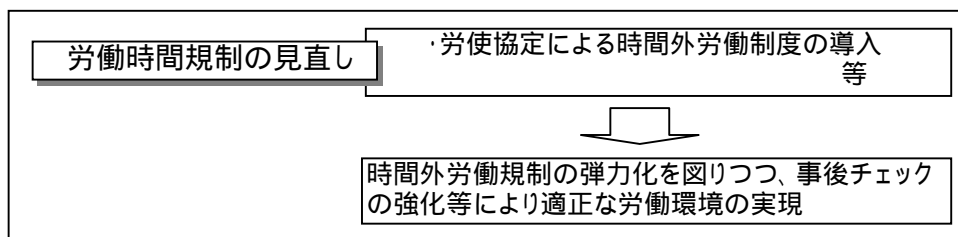
- ・ 運送約款制度の導入：不特定多数の荷主との取引が多いRORO船、コンテナ船について、他の運送業と同様の運送約款制度が導入され、その作成、届出、掲示が義務づけられた。
- ・ 報告書の提出：全ての登録事業者を対象に、定期的な営業報告書の提出が必要となった。
- ・ 適正船腹量・最高限度量制度及び標準運賃・貸渡料制度の廃止：競争的な市場環境整備の観点から、国土交通大臣が毎年度船種別に策定してきた適正船腹量や、運賃等の標準値の制度が廃止された。

改正内航海運業法の施行から1年が経過しようとしているが、業界を取り巻く厳しい経済環境や前述のような長期固定的な関係の定着化から、新規参入や従来の事業区分の枠を超えた取引が一気に拡大することはなく、実質的な影響はまだ少ないと言える。

船員法の改正

船員法の今回の改正は、船舶運航の安全性確保と船員の適正な労働環境の確保による海上運送事業の活性化促進を目指して、船員の労働時間に関する規制の厳格な遵守を主眼とするものである[図表 1.6.2]

[図表 1.6.2] 船員法の改正内容



(出典)国土交通省ホームページ等より作成

従来は、労働時間を1日8時間までとし、時間外労働が原則として認められていなかったが、改正では時間外労働を、労使協定の締結を条件に1日14時間、週72時間を上限に認めるもので、労働の再生産を指向し、その上で労使協定により弾力的な時間外労働が可能となり、時間外労働の範囲を明確化するものとされている。

さらに、法改正に合わせ、慢性化した過重労働による事故の多発という状況に対し、国際基準に合わせた労働時間として1日8時間、週40時間を前提とした安全最少定員を設け、運用を強化した。また、運航労務監理官の監督権限が大幅に強化され、航海の安全確保のため緊急の必要があると認められた時は即時に航行停止命令等も行えるものとされている [図表 1.6.3]

[図表 1.6.3] 内航船の安全最少定員

航海種別 船型	8時間以下の連続航海	8～16時間以下の連続航海	16時間超の連続航海
200G/T未満	2人	3人	4人
200～700G/T未満	4人	4人	5人
700G/T以上	4人	6人	8人

(出典)日本内航海運組合総連合会(上記数値は、船舶職員法配乗表を加味して作成)

長期的には労働条件の改善や競争条件の公平化となり、若年船員確保への可能性を高めることにつながると期待されるものの、内航船の多くを占める未組織の小型船では船員増のためのコストアップ負担が大きく、これが用船料の増額でカバーしにくい現実から、中小オーナーにとって非常に厳しい環境となっている。乗組員の受け入れには船員保険への加入も必要で、家族船に他人が加わることの困難性も含め、オーナー業界では困惑と混乱の状況が続き、対応できないオーナーがまだあるなど、内航海運業全体への影響が大きなものとなっている。

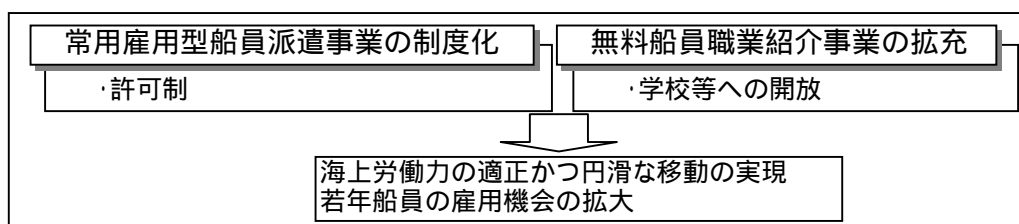
一方、全体的な船員不足の中で、定員を満たすために良質な船員を確保するための船主間での船員の引き抜き連鎖が発生しているという状況も報告されている。

船員職業安定法の改正

船員職業安定法の改正は、海上労働力の適正かつ円滑な移動の実現、若年船員の雇用機会の拡大を目的として、これまでは、船員労務供給事業及び船員職業紹介事業が原則として政府以外の者は実施できなかった状況に対し、規制改革を行ったものである。

事業者の厳しい経営環境から予備船員の雇用が困難であるという問題や、船員の高齢化が進む中で若年船員の確保が緊急の課題となっているという状況に対し、船員の雇用安定と労働保護や若年船員の雇用機会の拡大を図ろうとするもので、次のような点を改正のポイントとしている [図表 1.6.4]

[図表 1.6.4] 船員職業安定法の改正内容



(出典)国土交通省ホームページ等より作成

一つは、常用雇成型船員派遣事業の制度化であり、国土交通大臣の許可制として参入が認められることとなった(登録型派遣事業は禁止である)。二つ目には、無料船員職業紹介事業の拡充であり、一定の要件を備える団体が許可により行えるのに加え、学校等が届出で実施できるようになった(有料の船員職業紹介事業は禁止である)。

これは、派遣事業の制度化により船員雇用市場の移動の円滑化を可能とすると同時に雇用責任を明確化する意義があり、派遣元会社は、派遣船員の安全技術研修や保険加入、福利厚生など、待遇改善や質の向上への努力が強く求められることになる。

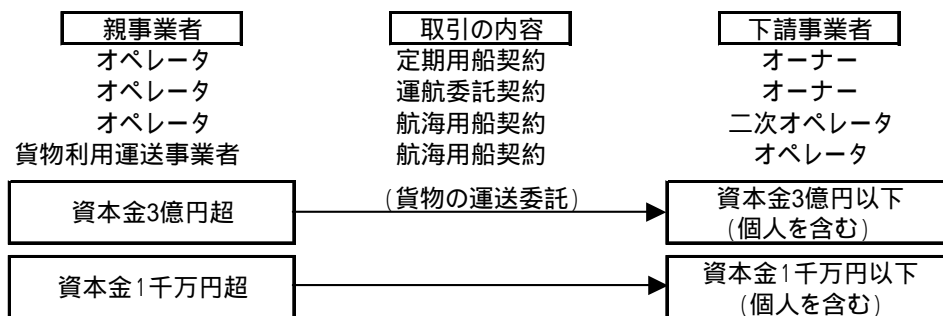
1.6.2 下請法改正と独禁法による特殊指定

下請法改正

中小の事業者が圧倒的多数を占める内航海運業界では、優越的地位にある荷主に対してオペレーターが、オペレーターに対してオーナーが弱い立場に置かれていることから、その地位濫用を防止するための法整備を長年にわたり要望してきたが、平成 15 年 6 月に下請代金支払遅延等防止法（下請法）改正案が国会で可決され、内航海運業をはじめとする運送業等役務の下請取引についても平成 16 年 4 月 1 日より同法の対象となった。

対象となるのは、資本金が 3 億円を超える法人が資本金 3 億円以下の法人または個人に下請させる場合、または資本金が 1 千万円を超える法人が資本金 1 千万円以下の法人または個人に下請させる場合であり、取引の内容は、製造委託、修理委託、情報成果物作成委託、役務提供委託の 4 形態が対象で、特に、役務提供委託として内航海運事業者が他社に提供する役務の全部または一部を他の事業者に委託して提供する（下請させる）ことも適用対象となった [図表 1.6.5]。

[図表 1.6.5] 下請法の適用を受ける取引



子会社を窓口として委託する場合、子会社の行為は親会社の行為とみなされる場合がありますので注意を要します

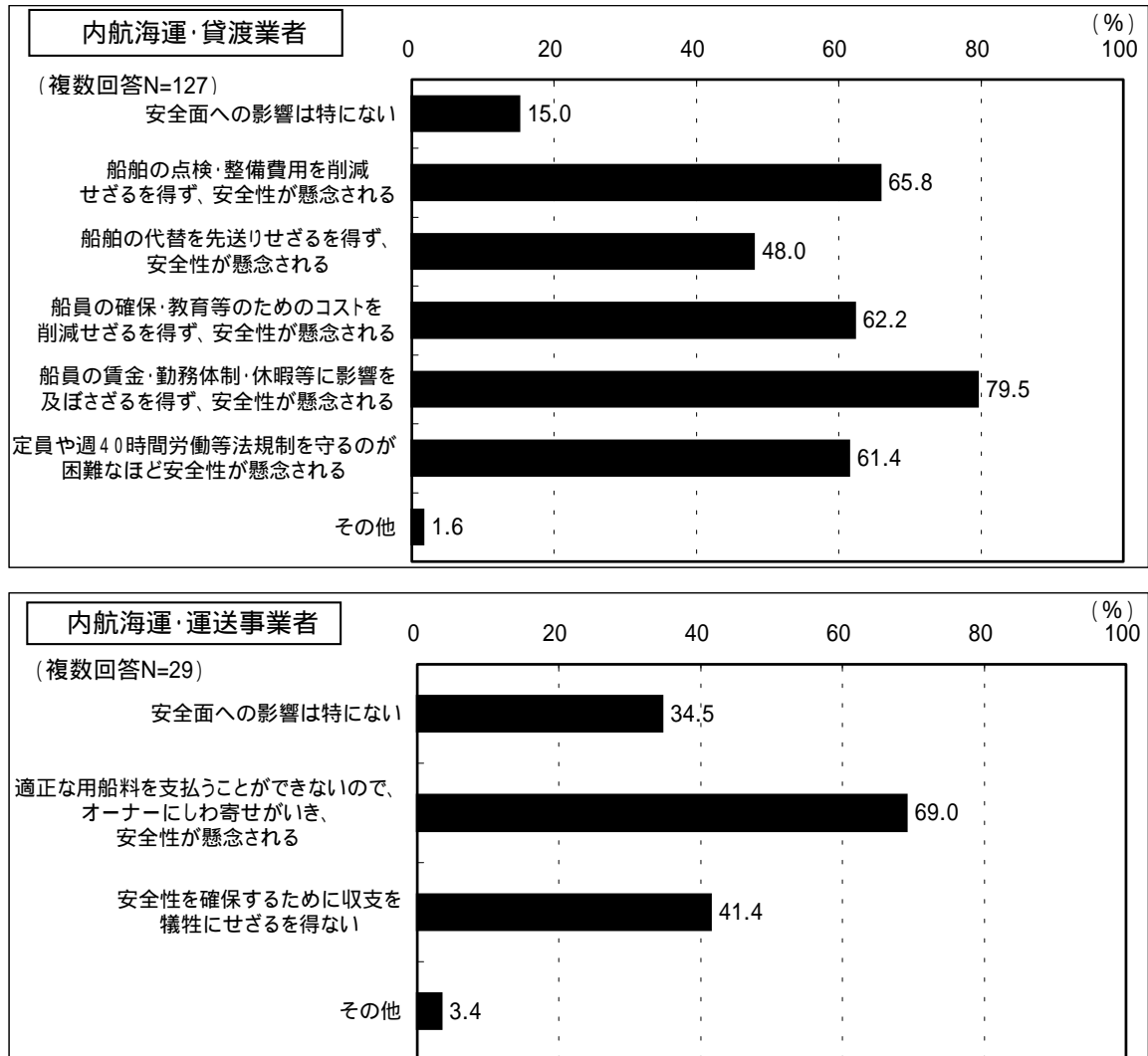
(出典) 日本内航海運組合総連合会

そこでは、親事業者の責務として、書面の交付義務、書類の作成・保存義務、下請代金の支払期日を定める義務、遅延利息の支払義務が課せられるほか、親事業者の禁止行為として、下請代金の減額、買いたたき、不当な経済上の利益の提供要請、不当な役務の提供内容変更ややり直し、下請代金の支払遅延、購入・利用強制、割引困難な手形の交付、報復措置などの禁止が定められている。

平成 11 年 4 ~ 6 月に内航総連合会と社団法人日本物流団体連合会の安全対策専門委員会が共同で行った「物流業における規制緩和の影響と安全輸送に関する調査」報告書（内航海運事業者の有効回答数 208 票）によると、買いたたきや契約内容の不利な変更などが有るとする回答が 3 ~ 6 割に達しているほか、現状の契約内容が安全面に及ぼす影響を指摘する回答が多い [図表 1.6.6]。

下請法の適用は、こうした状況の改善に寄与し、運航の安全性向上にもつながることが期待されることである。

[図表 1.6.6] 現状の契約状況が安全面へ及ぼす影響



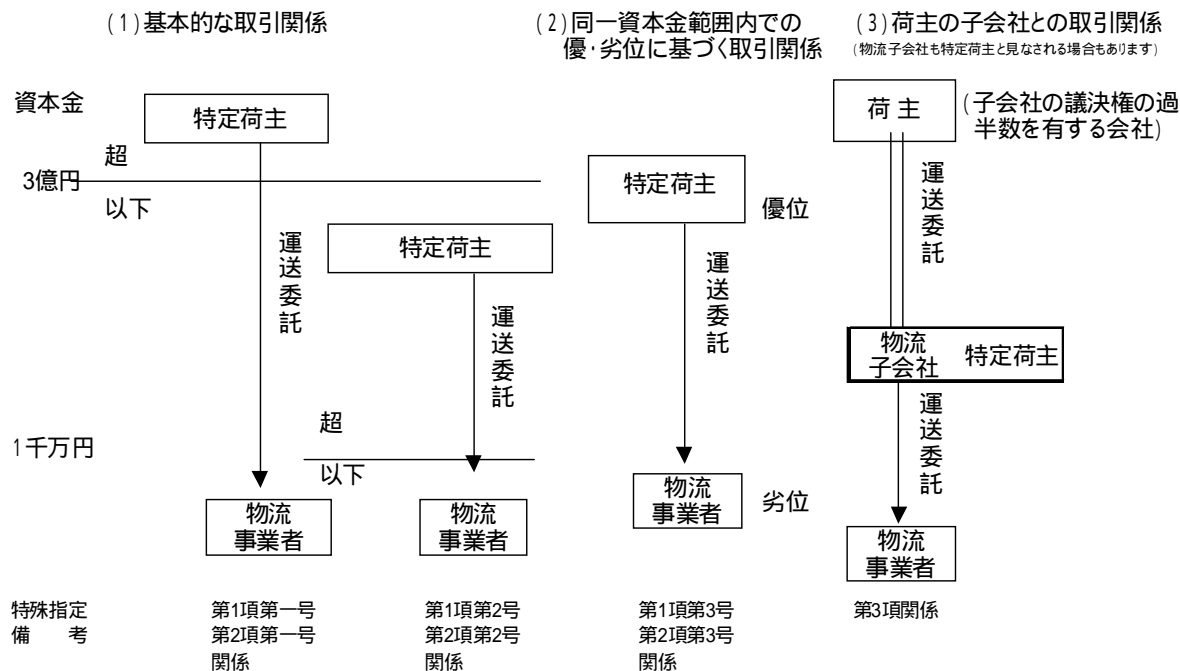
(出典)「物流業における取引実態と安全確保に関する調査」(H15.3、(社)日本物流団体連合会)

独禁法による特殊指定

下請法は上記のような効果が期待できるものの、内航海運業を営まない特定荷主が内航海運事業者による運送を委託する場合は適用とならないことから、こうした取引について、公正取引委員会から平成 16 年 3 月に「特定荷主が物品の運送または保管を委託する場合の特定な不公正な取引方法」(独占禁止法の特殊指定)が告示され、同年 4 月 1 日から実施された。

適用対象は、特定荷主と特定物流事業者としてのオペレーターとの取引で、規制の内容は、下請法の役務提供委託取引の場合とほぼ同様である [図表 1.6.7]。

[図表 1.6.7] 独禁法特殊指定の適用対象となる取引関係



(出典) 日本内航海運組合総連合会

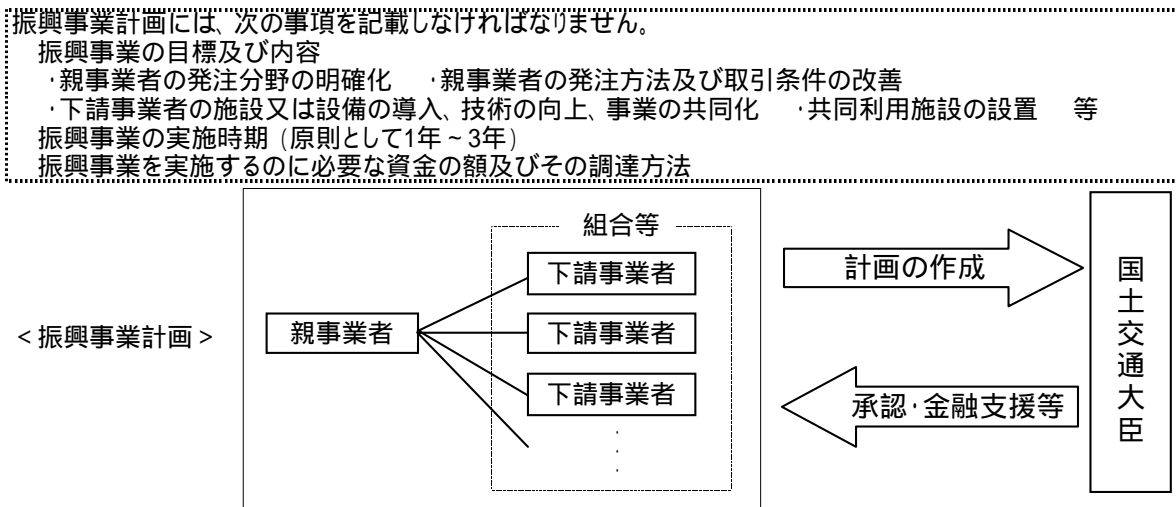
下請中小企業振興法

下請中小企業の自主性を損なわないように配慮しつつ、下請中小企業の体質改善に果たすべき親企業の役割を定めた法律で、従来は製造委託取引を対象としたものであったが、役務の委託取引を対象に含める改正がなされ、平成 15 年 11 月 1 日より施行されている。

この法律では、下請事業者の組合等と親事業者が協調して事業の共同化等の「振興事業計画」を策定し、主務大臣の承認を受けて高度化資金の貸し付け等を活用することで、下請中小企業の振興に関する事業を支援する制度が規定されている [図表 1.6.8]

オペレーターとオーナーとの関係強化等の中で、この制度の活用も期待されるところである。

[図表 1.6.8] 下請け中小企業振興法による振興事業計画



(出典) 日本内航海運組合総連合会

1.7 船腹調整事業と暫定措置事業

船腹調整事業

船腹調整事業は、独占禁止法の適用除外であった内航海運組合法に基づく海運政策として、昭和42年12月から30年間にわたり続けられたもので、新たな船舶建造に際して一定船腹量を廃棄するというスクラップ・アンド・ビルド（S&B）を義務づけるものであった。これは、船腹の適正供給を目的とした不況カルテルである。

この制度では、自ら所要のスクラップを持たない場合には他者からスクラップのための引当船を購入しなければならず、スクラップ船に一種の営業権としての引当権が生じた。

引当権は、船舶を保有する既存事業者にとって、担保価値や節税対策として有用なものとなり、さらに中古船の市場が活性化されるなど業界にとって不可欠のものとなっていった。

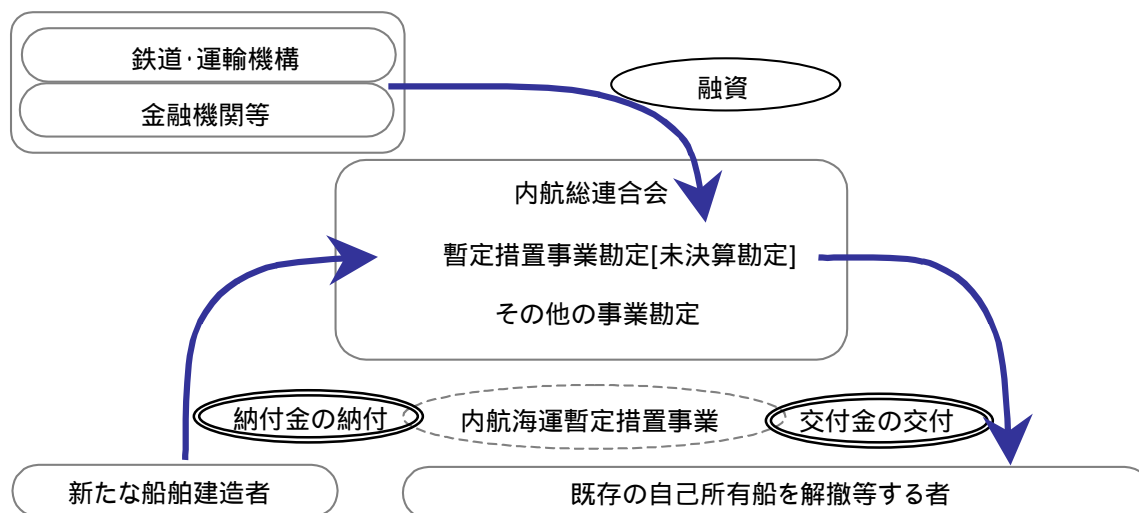
しかし、一連の規制緩和の流れの中で、独占禁止法適用除外のカルテルが原則廃止されたことから、平成10年4月に内航総連合会はこの事業を廃止した。

この廃止により、新規建造船の引当権はなくなったが、その資産価値が一挙に無価値化するという激変を緩和する措置として、内航海運暫定措置事業が導入された。

暫定措置事業

暫定措置事業は、船腹調整事業解消に伴うソフトランディングを目的として、次のような仕組みを持つものとして平成10年4月から導入された施策であり、船腹需給の適正化と競争的市場環境整備の効果が期待されるものである [図表 1.7.1]。

[図表 1.7.1] 暫定措置事業



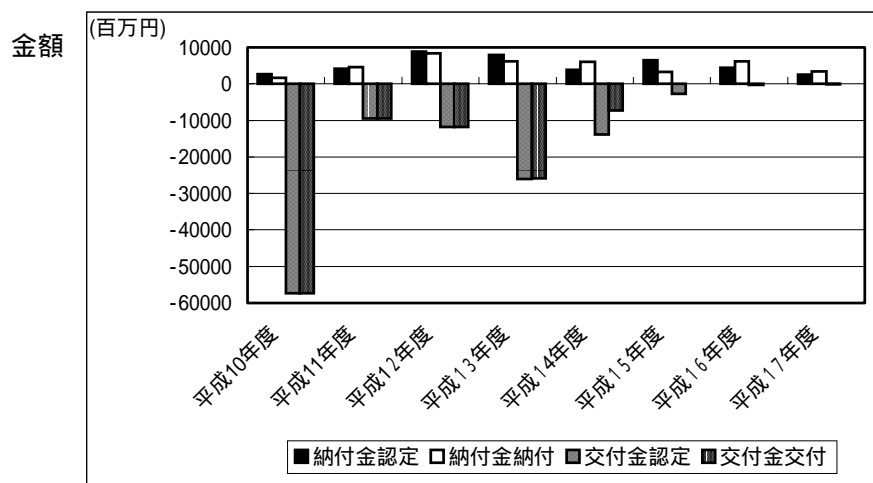
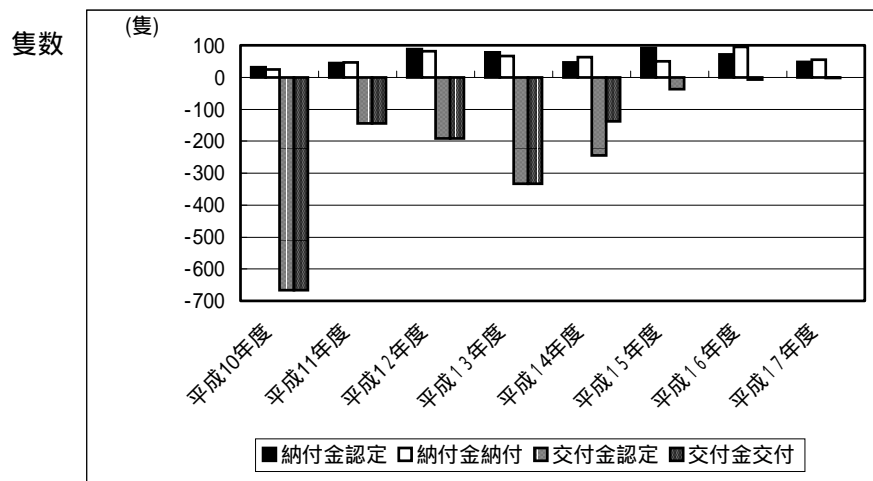
(出典)日本内航海運組合総連合会

- ・内航総連合会は、組合員が自己の所有する交付金対象船舶を解撤等する場合に「解撤等交付金」を交付する。平成14年度以降、前年度における収支状況および当該年度の収支見通しを踏まえた上・下半期毎の資金管理計画を作成し、同計画に基づいて交付金の認定・交付を行う。
- ・交付金の交付のために必要な資金は、内航総連合会が金融機関等から調達する。

- ・船舶を建造等しようとする組合員は、新造船等の対象数に応じて内航総連合会に「建造等納付金」を納付（納付金の一部に代えて既存の自己所有船を解撤等することも可）する。
- ・内航総連合会は、船舶建造者等が納付する納付金によって金融機関等からの借入金を返済する。
- ・この事業は、収支が相償ったときに終了。

事業導入後8年近くが経過しているが、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、借入金の肥大化に陥り、平成17年末現在、解撤等交付金の申請を転・廃業事業者のみに限定している状況にある。また、多額の金融機関への債務や、交付金約95億円の支払が滞っているという問題もある [図表 1.7.2]

[図表 1.7.2] 暫定措置事業の経緯（建造等納付金、解撤等交付金）



注)
便宜上、収入に相当する納付金をプラス、支出に相当する交付金をマイナスで表示している。

・「納付金納付」は認定額に対し実際に納付された金額
・「交付金交付」は認定額に対し実際に交付した金額

注)平成17年度は9月期までの合計である。
(出典)日本内航海運組合総連合会

暫定措置事業は、収支相償う時点で終了するとしており、現在の方針では平成24年度まで事業を継続することとしているが、その間に、事業を建て直しつつ軟着陸できるよう、方策の見直しを図ることが緊急の課題となっている。

なお、セメント船及び特殊タンク船は同事業の対象外とされている。

2 . 運賃・用船料の推移と状況

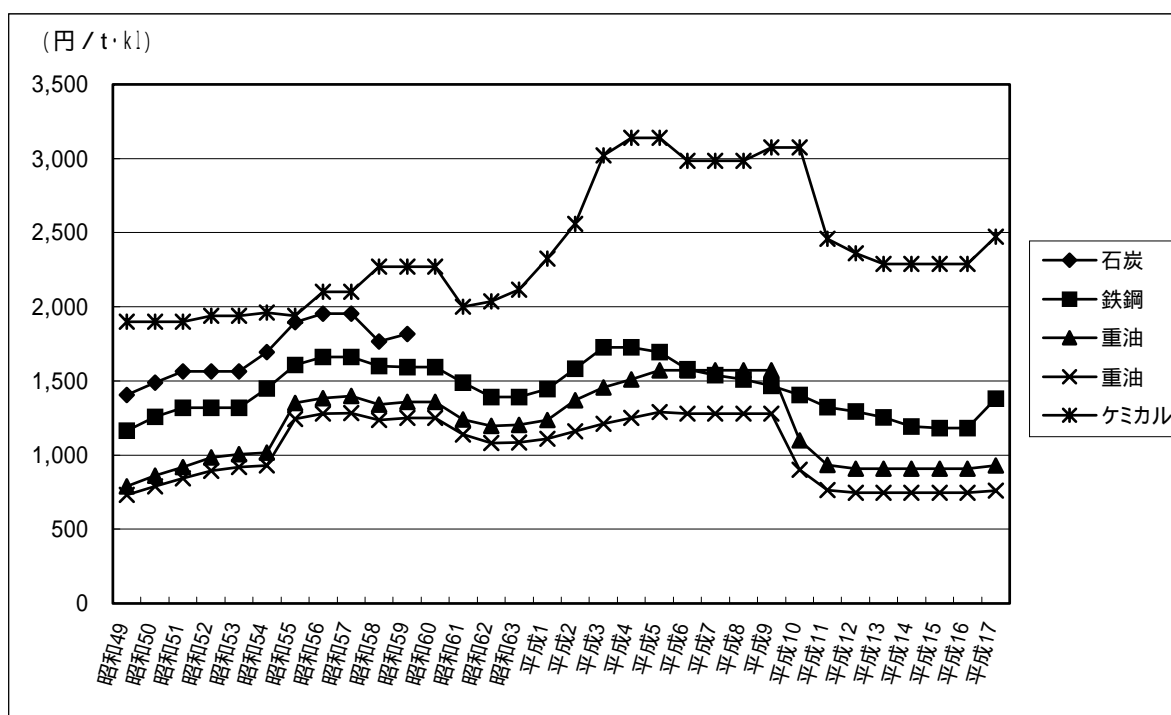
2 . 1 内航運賃・用船料の推移動向

2.1.1 運賃・用船料の推移

内航運賃の推移

内航貨物輸送の運賃水準は、かつての第一次、第二次オイルショック時の大幅値上がり、また、バブル経済期の値上がりなどを経験しているが、バブル崩壊期に当たる平成3年を境に、それ以降は一貫した低下基調を続けてきた。特に、タンカー・ケミカル船の運賃は、後述の協定運賃廃止を境に大きく低下し、安値安定化の傾向にあるように見える [図表 2.1.1]。

[図表 2.1.1] 主要品目別内航運賃の推移

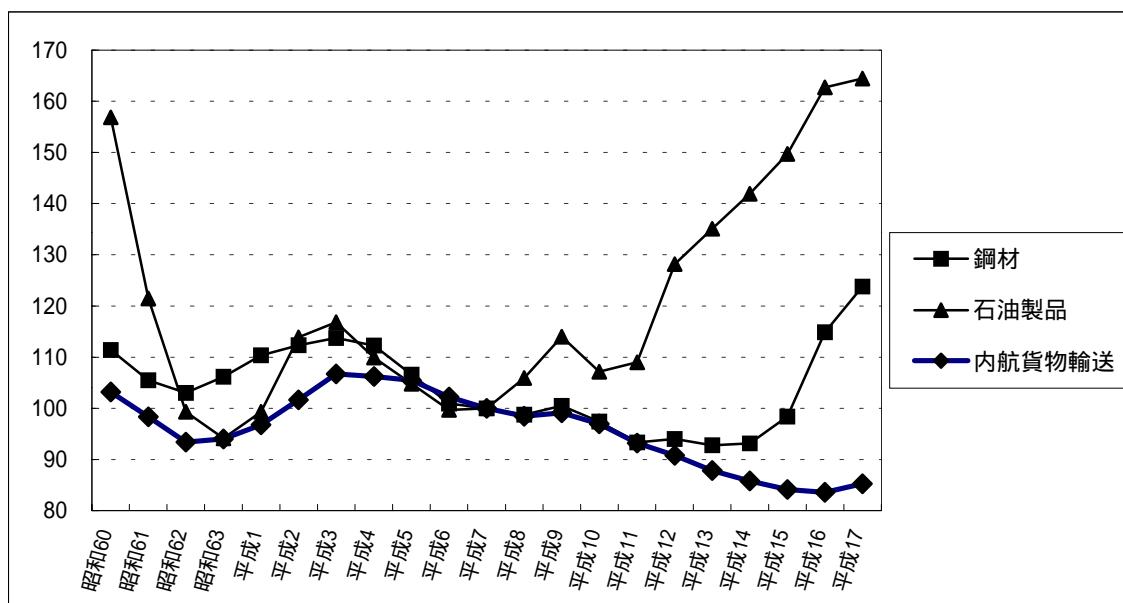


(出典) 平成10年度までは国交省、内航タンカー運賃協定、内航ケミカルタンカー運賃協定の調査
平成11年度以降は内航ジャーナル社による調査
(2004年版内航海運データ集(内航ジャーナル社))

日本銀行が公表している企業向けサービス価格指数によると、平成7(1995)年を100とした「内航貨物運賃」の指数が平成3年の106.7から減少を続け、平成16年には83.6まで低下していることがわかる。内航海運貨物の代表として、鋼材と石油製品の物価指数の推移を重ねてみると、鋼材価格は平成12年以降横ばい、そして平成15年から大幅値上がりに転じ、石油製品は、平成7年以降ほぼ上昇傾向を続けており、平成16年の指数は、鋼材が114.8、石油製品が162.7となっている。これと比較すれば、内航海運運賃が相対的に低迷している実態を指摘することができる[図表 2.1.2]。

[図表 2.1.2] 内航貨物輸送と主要素材製品価格の物価指数の推移比較

(平成7年 = 100)



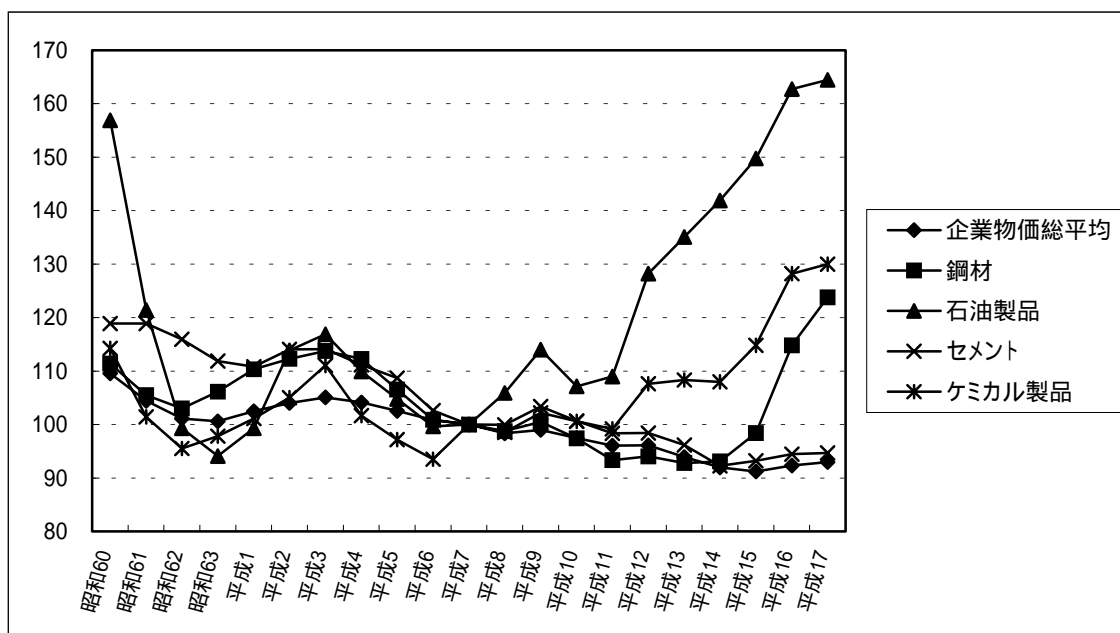
注) 鋼材は、普通鋼+特殊鋼

注) 平成17年は1~4月の平均

(出典) 企業物価指数・企業向けサービス価格指数 (日本銀行統計調査部)

他の貨物も含めた企業物価指数の全体値は、内航貨物運賃と同様に減少傾向にはあるものの、平成16年の指数は92.4で、内航貨物運賃に比べて低下の度合いがはるかに小さい。ケミカル製品価格なども平成12年ごろから上昇が目立っており、平成16年の指数は128.2まで上昇している [図表 2.1.3]

[図表 2.1.3] 内航海運関連商品の企業物価指数の推移 (平成7年 = 100)



注) 鋼材は、普通鋼+特殊鋼

注) ケミカル製品は、石油化学基礎製品+工業薬品

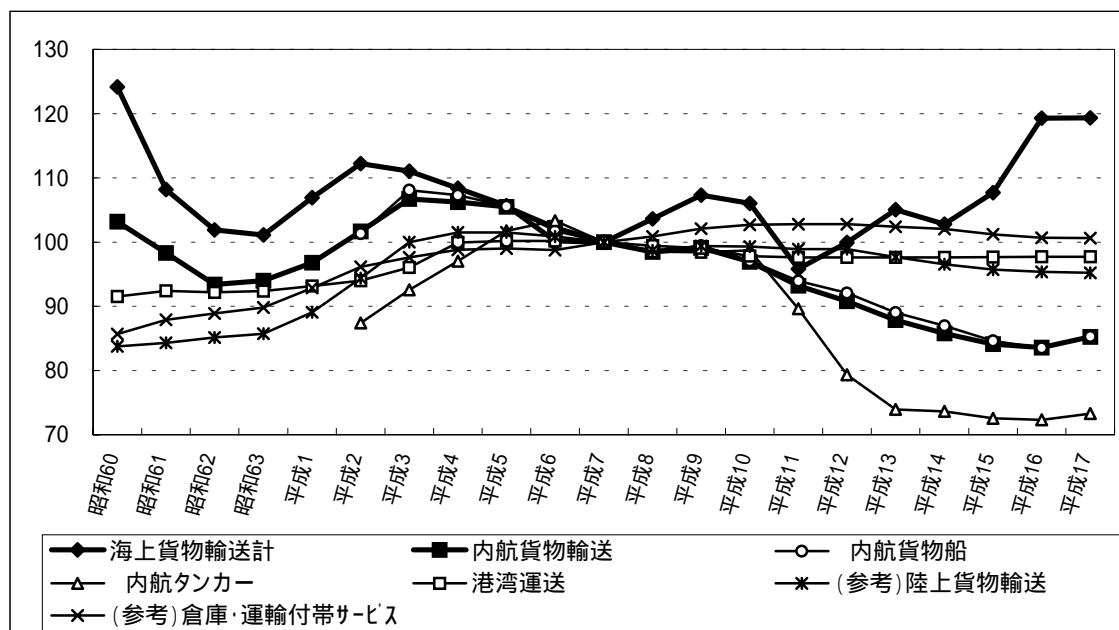
注) 平成17年は1~4月の平均

(出典) 企業物価指数 (日本銀行統計調査部)

「内航海運の実務入門」(片岡法典氏著、内航ジャーナル社)によると、内航運賃の理論的根拠には、輸送する貨物の価値によって決める「負担費説」と、運賃原価に基づいて決定される「生産費説」があるとされるが、上記のような運搬貨物の価格価値の上昇にかかわらず運賃水準が低下を続ける実態は、「負担費説」が成立していないに等しいと見ることができる。

海上貨物輸送全体の企業向けサービス価格指数は、平成12年以降上昇基調にあるが、これは外航部門によるものであり、内航貨物輸送は、貨物船、タンカーともに外航とは対照的な動きを見せ、特に内航タンカーの指数低下が著しいことがわかる [図表 2.1.4]。

[図表 2.1.4] 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)

港湾運送などと比較しても内航運賃指数の低下は目立っており、陸上貨物輸送の指数と対比しても同様であって、内航貨物運賃の動きは、他の製品やサービスの価格の動きへの追随性が弱く、その意味で市場原理が十分に働いていないと見られる。

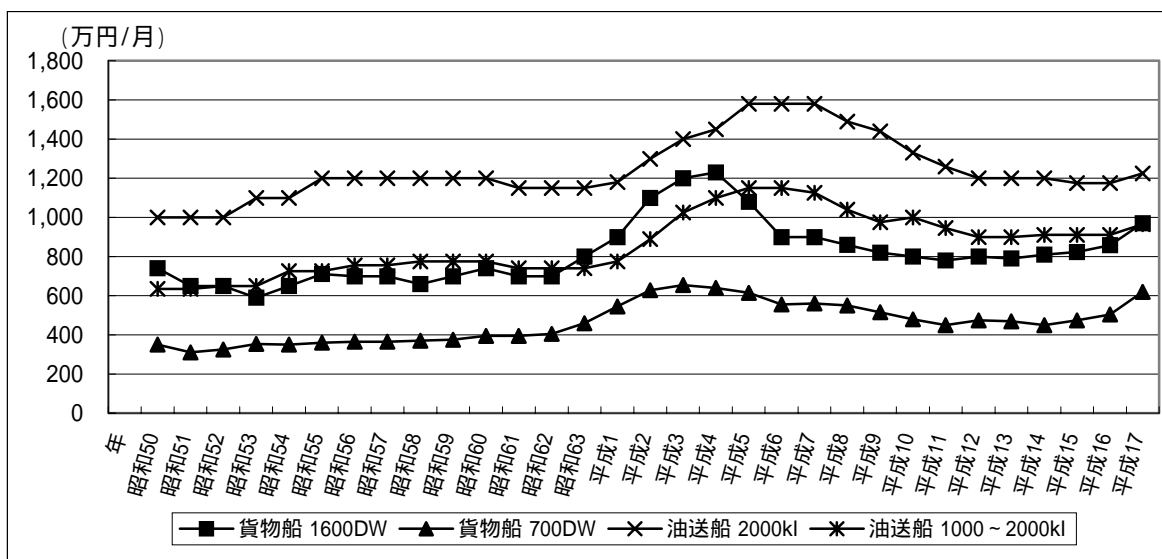
ただし、この1年ほどは、内航運賃がやや持ち直している。これは、燃料油代の高騰や、船員法改正に伴う船員コスト増に関する内航業界側からの訴えをある程度荷主側が認めたことによるものと思われるが、内航業界側としてはコスト増が吸収できる上げ幅ではないとしている。

内航用船料の推移

オペレーターとオーナーの関係における用船料の水準も、内航運賃と同様に、船員費や安全・環境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 2.1.5] 一般貨物船の船型別の定期用船料の水準推移をみても、いずれの船型も平成3年をピークにして以後減少が続く同様の傾向を示している [図表 2.1.6]

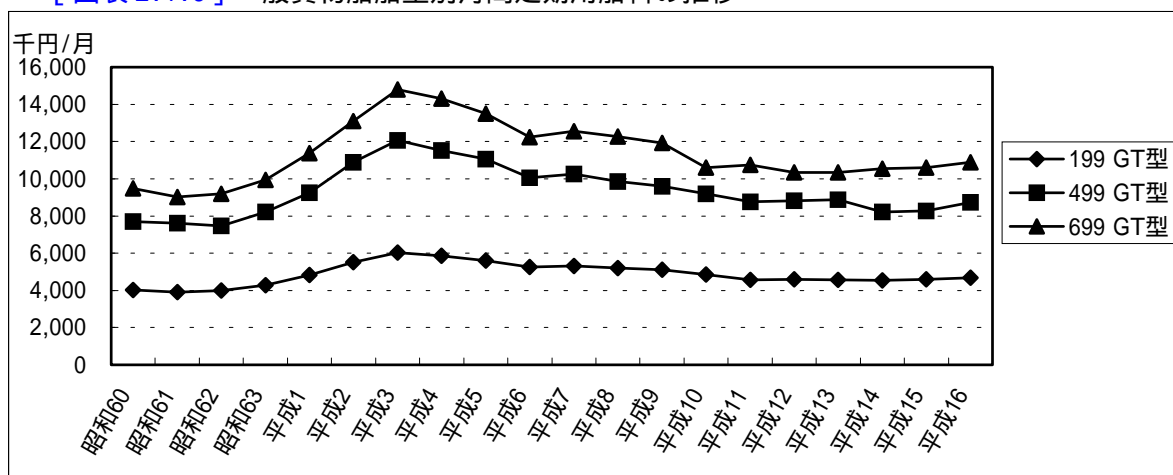
一般貨物船の499G/T型船を例に、平成7(1995)年を100とした指数化してみると、平成7~15年の8年間で約2割低下していることがわかる [図表 2.1.7]

[図表 2.1.5] 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)

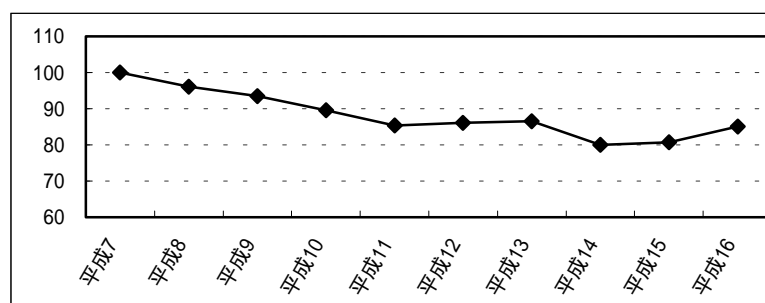
[図表 2.1.6] 一般貨物船船型別月間定期用船料の推移



注) 平成16年度は平成16年4月~9月の期間
 (出典)日本内航海運組合総連合会 運賃・用船料委員会による

船型	平均D/W
199 GT型 (501-800 D/W)	653
499 GT型 (1301-1700 D/W)	1538
699 GT型 (1701-2200 D/W)	2065

[図表 2.1.7] 一般貨物船船型別月間定期用船料の指数推移 (平成7年 = 100) [499G/T 船]



注1. 平成16年度は平成16年4月~9月の期間
 (出典)日本内航海運組合総連合会 運賃・用船料委員会による値から作成

なお、用船料も運賃と同様に、平成 16 年からやや持ち直しの傾向が見られる。これは、前述のような船腹需給状況の改善傾向が背景にあると考えられるとともに、後述のような運航・船舶コストの上昇を受けて内航海運業界がここ数年運賃・用船料に焦点を絞った PR 活動を展開してきたことが奏功したとも考えられるが、荷主、オペレーターがオーナーに対し不十分ながらそれぞれぎりぎりの線で譲歩した結果の水準であろう。

過去に見られたような引当権価格の動向に応じたより激しい用船料市場の変動はなくなったが、将来性を見越したある意味では投機的な価格動向の側面もあるのではないかと考えられる。さらに、荷主・オペレーターにより過当に抑制されてきた価格水準が荷主産業の収益率の回復により、抑制のタガが多少外されたという側面も推定できる。

運賃・用船料市況の把握

運賃・用船料ともに、その決定は個々の荷主とオペレーターの間、オペレーターとオーナーの間の事業者同士の個別交渉によってなされ、競争市場においては一般にそれらを公開するものではない。なお、用船料の動きについては、日本内航海運組合総連合会の運賃・用船料委員会で各事業者からの調査票により随時把握しており、統計化している。

これに対して運賃は、内航総連合会でも総体の把握はできず、公式には上記の日銀価格指数による把握が唯一の手段である。運賃は、航路や船型によって大きく異なり、全体の平均値などとして表現しにくいという問題もある。前述の内航ジャーナル社による運賃推移の値も、航路や船型を特定した限定的サンプルによる値である。

タンカー運賃については、R I M情報開発株式会社が平成 16 年春から内航タンカーレポートを会員向けに毎週発行するサービスを提供し、その中で航路別、船型別の運賃市況のデータを表示している。同社は、オイルマーケットに関する様々な情報提供サービスを行っている会社である。

なお、このサービスはまだあまり知られておらず、この情報が業界として活用されているとは言いがたい。このため、内航船の運賃市場については全般に、公開情報が乏しく実態把握が困難で、閉鎖的市場と見られてもやむを得ない状況にあると言えよう。

2.1.2 運賃と用船料の動きの対比

上記のように運賃の把握がしにくく、詳細な実態がつかみにくい状況ではあるが、日銀の企業向けサービス価格指数による内航貨物運賃指数の動きを、内航総連合会が把握している定期用船料の値を指数化したものを最近 5 年ほどの月別の動きとして対比させると次のとおりである [図表 2.1.8] [図表 2.1.9]

定期用船の用船料は年間契約が多く、鉄、セメント、石油等の大宗貨物の運賃も年間契約が多いため、月による大きな変動はないが、運賃のスポットマーケットでの変動が月別の動きに影響している部分があると見られる（特に貨物船）。また、タンカー業界においては繁忙期には船舶の回転率が上昇し、乗組員の労働も過重となることから、追加用船料（チャーターボーナス）が支給されることも一因と考えられる。

一部の異常な動きは捨象し、運賃指数の動きと用船料指数の動きの間には一部連動性があるようにも見られるがその傾向は明確ではなく、特に平成 16（2004）年末以降では用船料の水準上昇が見

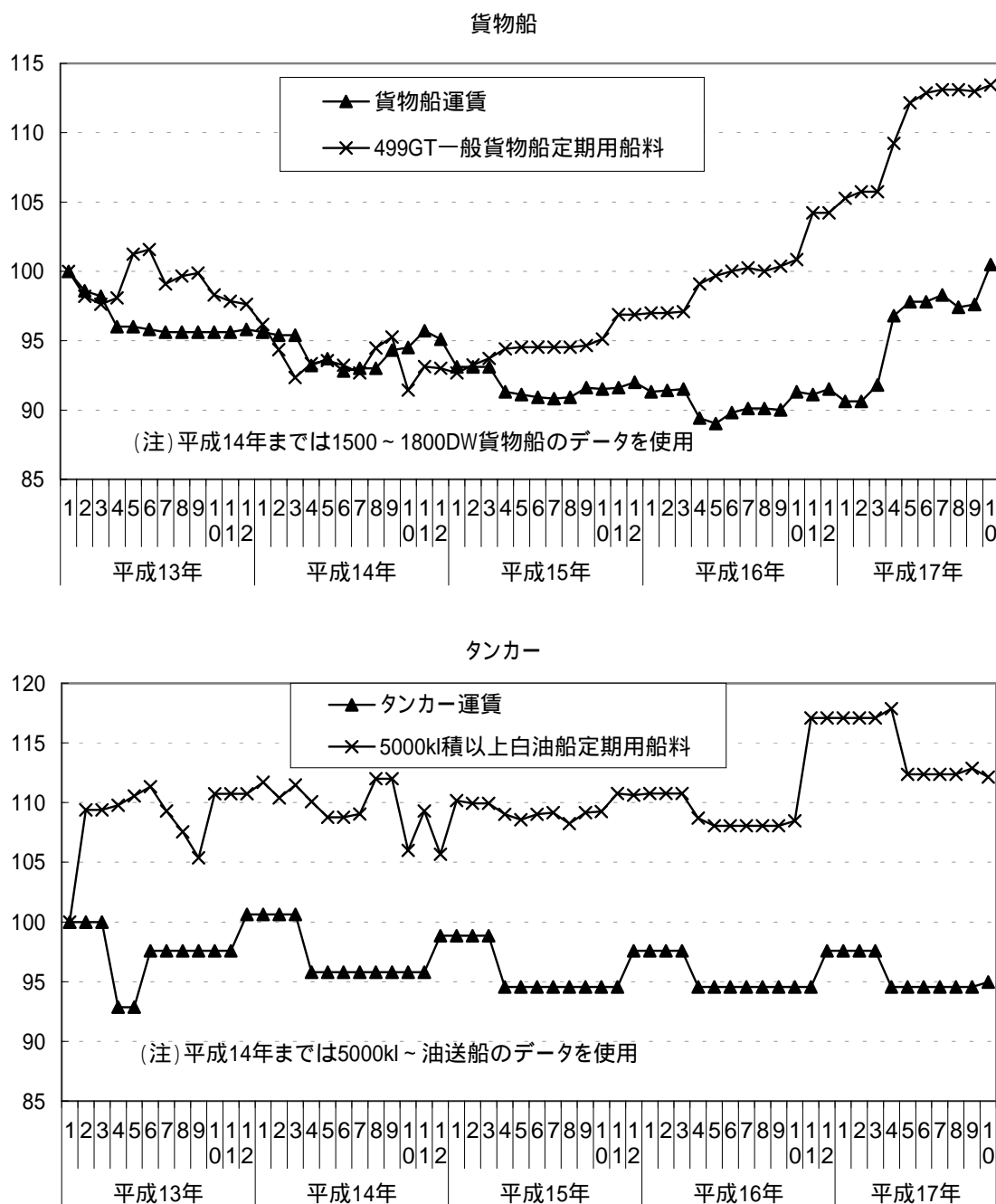
られるものの、運賃はそれにすぐ追従することなく比較的安定を続けるか、時期を置いて上昇するというように見える。

運賃と用船料は、密接不可分の関係にあると思われるが、値動きに関しては必ずしも敏感に同調するわけではなく、同調するとしても時間差があるようで、内航海運業界はそれによる不安定さを内部吸収しなければならないという環境にあるとも見ることができる。

また、本来、理論的には運賃は用船料よりも市場性が高いはずであるが、変動幅は同程度であり、特にタンカー運賃は、季節変動を除けば用船料よりもはるかに安定的な推移である。なお、小規模な船舶の用船料は比較の変動が激しい部分も見られる。

【図表 2.1.8】 運賃と定期用船料の月別指数推移対照図 その1

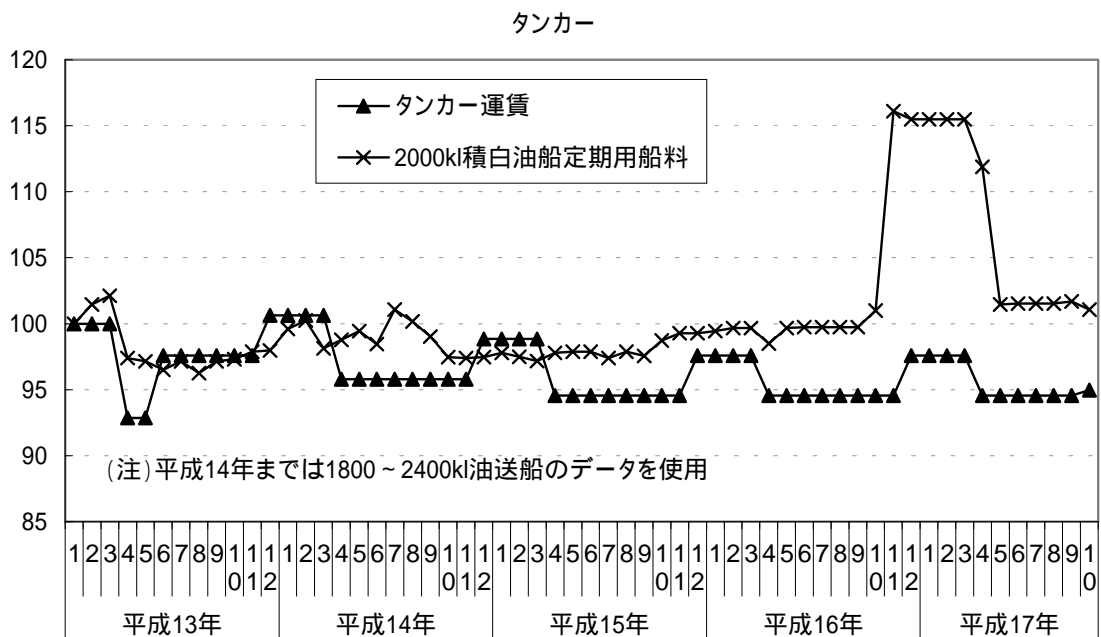
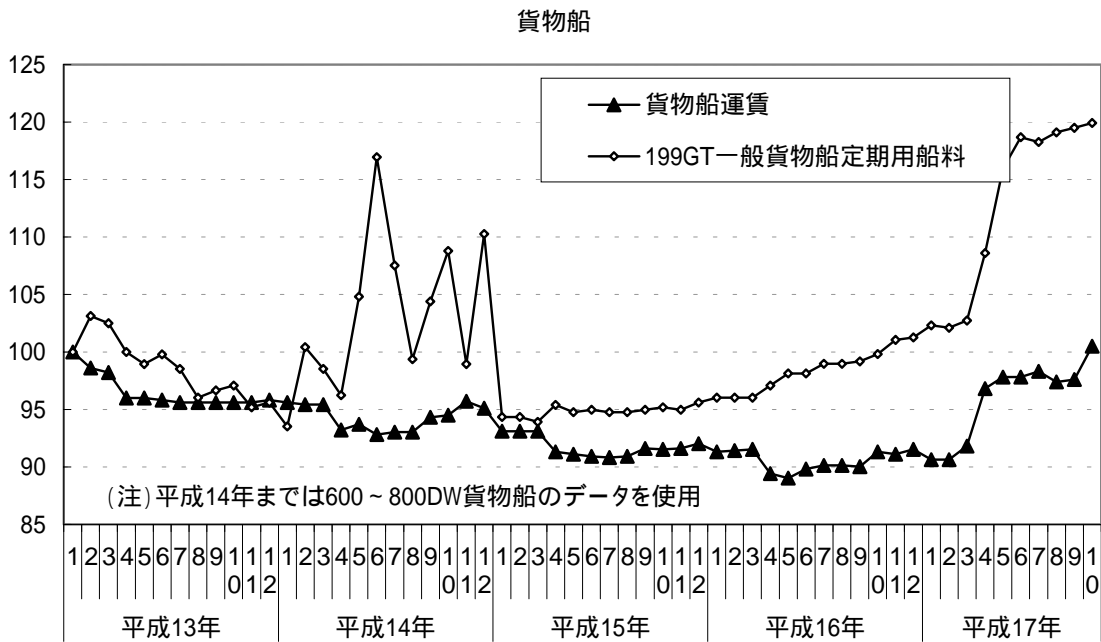
(平成13年1月=100とする指数)



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。

[図表 2.1.9] 運賃と定期用船料の月別指数推移対照図 その2

(平成13年1月 = 100 とする指数)



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。

2.1.3 標準運賃等

内航海運の運賃は、荷主と海運事業者の間での交渉で決める自由運賃制が基本である。しかし、前述のように、コストに必ずしも連動しない運賃設定がなされる状況下では、個別交渉の際の参考値ともなる何らかの標準的な価格の設定が求められる部分もある。

昭和39年の内航二法の制定により、船腹調整とともに、「内航海運業を営む者の事業活動の円滑

な取引が阻害され、その経営が著しく不安定になっている場合」に限り、標準運賃、調整運賃を設定できるようになった。運輸省（当時）は、昭和41年6月に、石炭・鉄鋼・重油の主要航路の標準運賃を設定し、これを下支えする調整運賃も内航総連合会が昭和42年に設定したが、いずれも実効性を発揮するに至らず、第一次オイルショックを契機として、調整運賃が昭和49年2月に、標準運賃は昭和50年6月に廃止された。標準用船料も設定された経緯はない。

調整運賃の廃止に伴い、内航総連合会が昭和49年に、鉄鋼、石炭、石灰石の主要航路と船型で基準運賃を作成した経緯があるが、実勢価格とのズレが目立ってきたこと等により、昭和54年までの設定にとどまった。その後、貨物船部門では、荷主とオペレーター間での個別交渉が定着した。

タンカー部門では、調整運賃廃止を受けた事業者の経営安定化の手段として「内航タンカー協定運賃」が昭和49年7月から実施され、ケミカル船でも平成3年10月から「内航ケミカルタンカー協定運賃」が実施されて、運賃の値上げに大きな役割を果たした。しかし、規制緩和の流れとともにカルテル行為の廃止が求められ、協定運賃は平成11年3月に廃止されている。

内航タンカーの協定運賃の廃止後、平成11年から（社）日本海運集会所が、外航のワールドスケールに倣った内航タンカースケールを作成しており、現在一部の事業者がこれを運賃交渉に活用している。内航タンカースケールでは運賃が船型ごとに示されているが、それが業界内でほとんど普及していない状況もある。

このような状況の中で、内航海運業法上の標準運賃、標準料金制度について、内航海運業界は、大きな経済変動等の際のセーフティネットとして存続を強く要望したが、平成17年4月に施行された改正内航海運業法において同制度は廃止された。

元来が自由運賃制であり、運賃の決定、用船料の決定は、当事者である荷主とオペレーターの間、オペレーターとオーナーの間の個別交渉でなされるのが原則であるが、内航タンカースケールのような客観値が参照されるのは否定されるものではない。

内航海運業界は、荷主とオペレーター、オペレーターとオーナーの相対的な力関係が明白であるという特徴があり、優越的地位の濫用ともとられる状況もあると言われ、下請法改正等による改善支援はあるものの、まだまだオペレーターの運賃交渉力、オーナーの用船料交渉力は弱いと言われる。特にオーナーは小規模事業者が大半であり、大手荷主に直結したオペレーターには半ば従属的な立場に置かれる場合が多く、荷主企業も再編等により規模がさらに拡大し、相対的な力関係の差は解消されていない。

そのような交渉場面では、カルテルとは別の次元で、参照すべき何らかの客観的標準値の存在が求められるのは当然であるとも言えよう。

2.2 運航・船舶コストの動向

燃料費の上昇

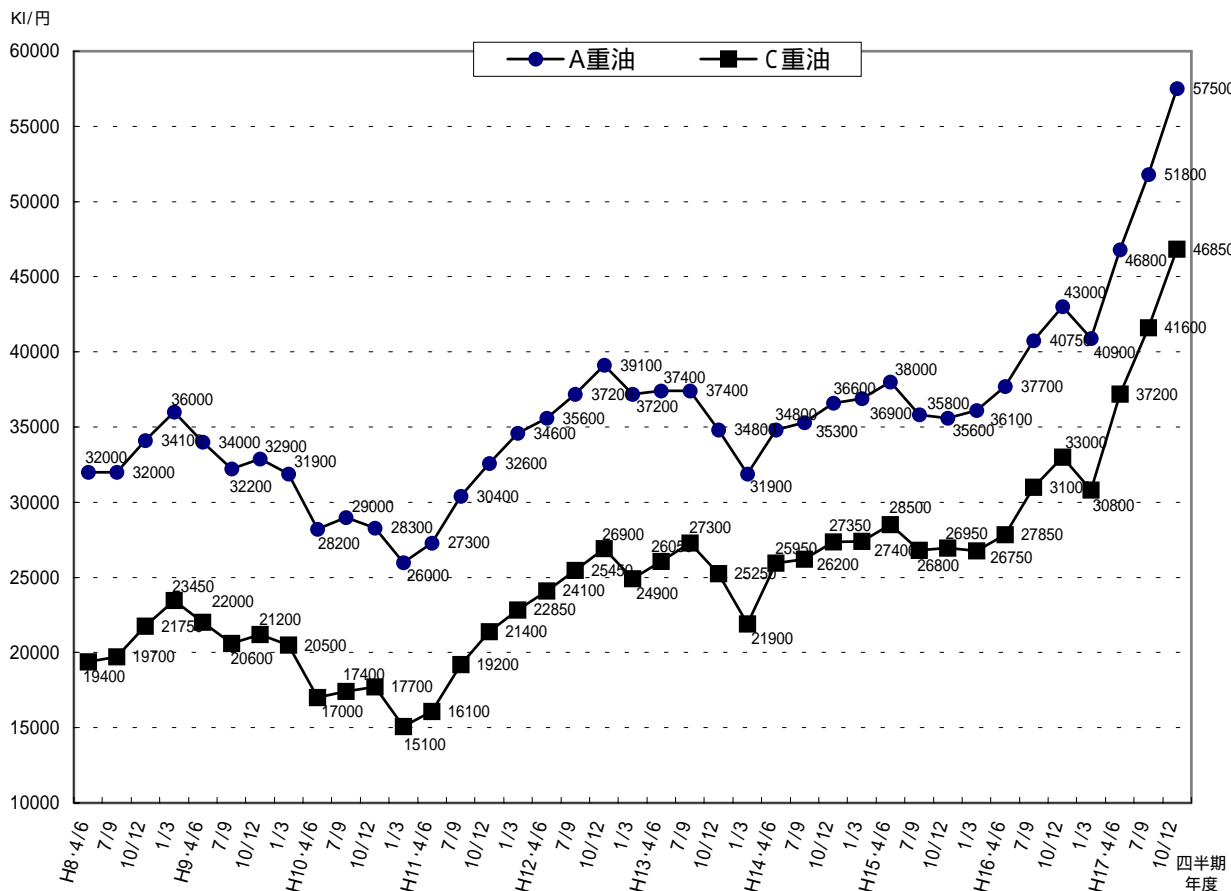
一般に、運賃決定の根拠となるべき運航・船舶コスト（原価）は、固定費としての船舶経費、資本費としての減価償却費や設備金利、変動費である運航費（燃料費や港費など）そして運航管理費用としての運航店費等によって構成される。船舶経費は、船員費、修繕費、保険料などで構成され、特に船員費の比重が高いが、このほかに船舶管理経費としての船主店費もある。

近年の内航海運業界の焦燥は、運賃・用船料に回復の兆しが見られるものの、それを上回るコストの上昇が続いていることによるもので、コスト上昇要因は、コストを構成する要素の様々なところに現れている。

まず、燃料費の上昇についてみると、平成16（2004）年のOPECによる石油減産決定等の影響で原油価格が上昇しており、これに連動して、船舶の運航燃料となるA重油、C重油の価格が上昇し、特に平成17（2005）年に入ってからの高騰が際立っている。10～12月期は、7～9月期に対しA重油で1当たり5.7千円、C重油で同5.25千円の上昇となった〔図表2.2.1〕

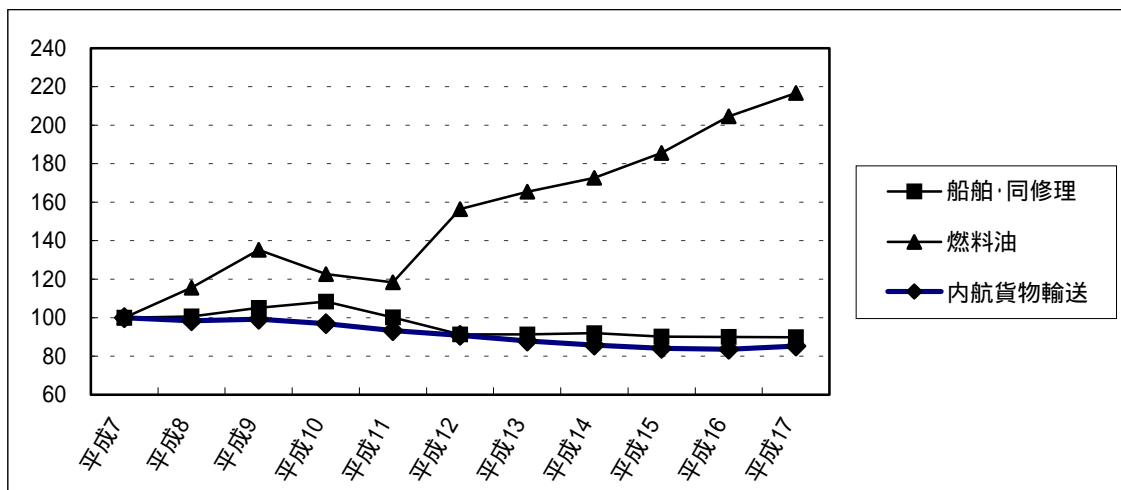
日銀の企業向け物価指数による内航貨物運賃の企業向けサービス価格指数との対比でも、燃料油の指数の上昇が目立っており、平成7（1995）年に対して近年は2倍以上の水準にまで上昇している〔図表2.2.2〕

〔図表2.2.1〕内航燃料油価格の推移



注) A重油、C重油価格は日本内航海運組合総連合会調べによる
(出典) 日本内航海運組合総連合会

[図表 2.2.2] 内航貨物輸送と：そのコスト要素の価格指数の推移比較（平成 7 年 = 100）



注) 船舶・同修理、燃料油は、産出物価指数。

注) 燃料油は、A重油 + B・C重油

注) 平成17年は1～4月の平均

(出典) 企業物価指数・企業向けサービス価格指数(日本銀行統計調査部)

この結果、内航総連合会の試算では、平成 16 年度（平均値）と平成 17 年度（7～9 月期の予測値）の比較（1 当たり 1 万円上昇）で、年間の燃料油増加コストが、199G/T 型一般貨物船で 518 万円、499G/T 型一般貨物船で 898 万円、9,300G/T 型 R O R O 船で 16,808 万円、13,000G/T 型 R O R O 船で 42,016 万円、699G/T 型油送船で 1,141 万円、499G/T 型ケミカル船で 848 万円となる。

このような燃料費の上昇を運賃等に転嫁できないと内航海運事業者の負担増となり、経営を大きく圧迫する要因となる。平成 17 年 11 月に内航総連合会が元請オペレーター 237 社中 200 社を対象に行ったアンケート調査（回答事業者数 134 社、有効回答率 67%、捕捉率 86%（回答事業者の平成 16 年度輸送量 / 同年度内航船全輸送量））では、燃料油高騰によるコスト増（平成 17 年 3 月末から調査時の間に 1 当たり 1 万円）が運賃等に何らかの転嫁ができていない事業者は 72% あったが、その転嫁に対する満足度は、「満足」が 6% と低かった。運賃転嫁率（転嫁消費量 / 年間消費量）は平均で 41% とまだ低い状況であった（セメント、石灰石ではコスト保証による転嫁が多い。また、平成 17 年 10 月からの 1 当たり約 6,000 円の値上がりは含まれていない。）。

こうした状況から、燃料費上昇の運賃等への十分な反映を、業界として強く働きかけているところである。

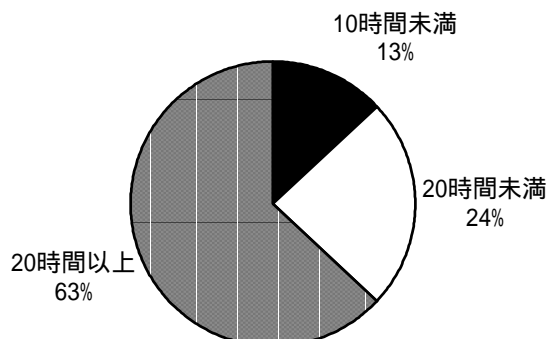
船員費の上昇

平成 17 年 4 月から、船員法に基づく安全運航規則が強化され、「安全最少定員」の遵守が義務づけられた。安全最少定員は、労働時間を遵守の上、航海当直その他の船舶の安全を確保する作業の適切な実施に必要な最低限の人員とされ、遵守しなかった内航船は国土交通省から行政処分を受けるようにもなっており、今後は停船命令も予想されることから、乗組員数の是正が必要な船が多く、中小型船舶ではそれによる船員費の負担増が大きな問題となっている。

最少安全定員は、16 時間を超える連続航海の場合、199G/T 型船で 4 人、499G/T 型、699G/T 型船で 5 人とされ、自動操舵装置を持たない船舶や機関部の自動警報装置を持たない船舶ではさらに定員数が増加し、また、船員が荷役や船艙クリーニング等に従事する場合も増員が必要となる。

一方、内航船の連続航海時間は、20 時間以上が 63% を占め、大半が 16 時間を超える連続航海であると見てよい [図表 2.2.3]。これに対して、内航総連合会調査 (平成 16 年 5 月) によると 199G/T 型船では約 52% が現在の乗組員数 4 名未満で、499G/T 型では約 28% が 5 名未満である。

[図表 2.2.3] 内航船の平均航海時間



(出典) 日本内航海運組合総連合会調査 (平成16年5月)

従って、多くの船舶で乗組員数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。

船員費は、乗船中の船員の給料、賞与及び退職引当金、船員保険料の企業負担分、福利厚生費、旅費交通費、乗船中の食料費、交替要員費用等を含むもので、内航海運コスト分析研究会報告書 (平成 14 年 3 月、財団法人海事産業研究所) の試算では一人 1 カ月当たりの船員費は 1,058,000 円であることから、1 名の増加による年間の船員費の増加分は約 1,270 万円に達することになる。家族船など小型船においてこの負担は非常に大きいものとなる。

安全・環境対策費の増加

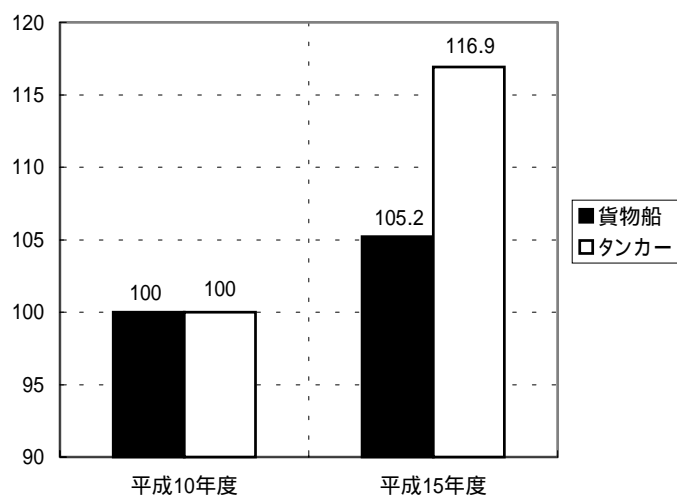
海運業界には、人命の安全や積み荷の品質保全、さらには海洋環境の保護と公害防止への責務が強く求められており、国際統一基準の国内法への取り入れも含めて、安全・環境対策に関する新たな規制が増加し、国際的資格取得が必要となるなど安全・環境基準が厳しさを増している。平成 12 (2000) 年以降だけでも、任意 I S M コード認証制度の創設等や、海上人命安全条約の改正実施 (船舶の構造・設備等強化)、海洋汚染防止条約付随書の実施と強化などが相次いでいる。

これらに伴う管理費や設備費のコストの増大も大きく、社団法人日本物流団体連合会及び全国内航タンカー組合の調査では、平成 10 年から平成 15 年の 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% 上昇している [図表 2.2.4]。また、同期間でタンカーの場合の 1 隻当たりの追加設備費用は 2,870 万円となっている [図表 2.2.5]。

今後も、安全と環境対策にかかる次のようなコストアップ要因が見込まれている。

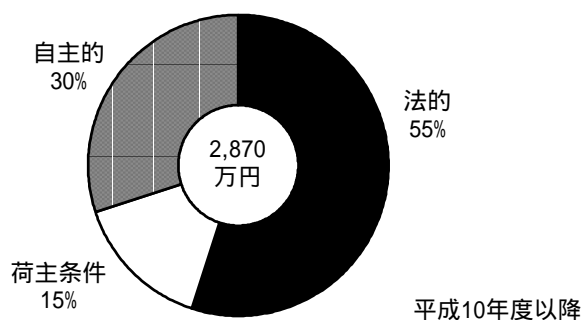
- ・ 油送船のダブルハル化による建造費の増加
- ・ 排ガス規制強化で新造船の主機関価格が増加、燃料油種変更で運航費が増加
- ・ 任意 I S M コードの普及と取得に伴う費用の増加
- ・ ケミカルの汚染分類変更に伴う船舶の構造基準の強化
- ・ 船内で発生する廃棄物等の処理費用増加

[図表 2.2.4] 環境安全コスト (1 隻当たり)



(出典) (社)日本物流団体連合会「内航海運の経営環境の変化に伴うコスト上昇による影響に関する調査」報告書 (平成17年5月)

[図表 2.2.5] 追加設備費用 (タカ- 1 隻当たり)



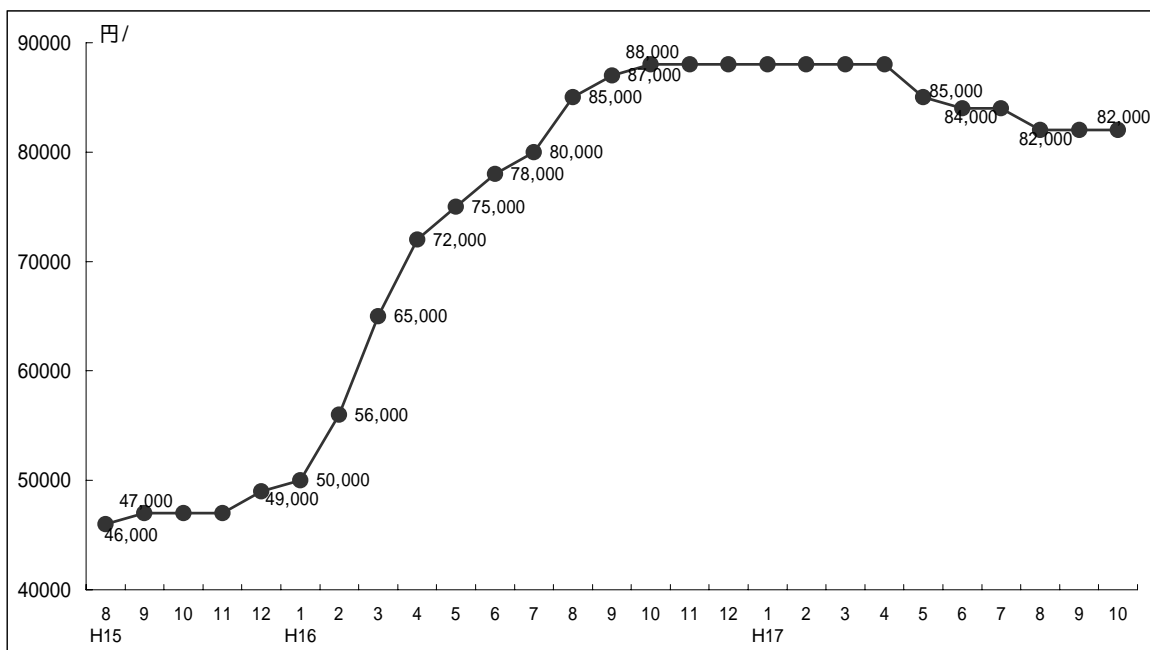
(出典) (社)日本物流団体連合会「内航海運の経営環境の変化に伴うコスト上昇による影響に関する調査」報告書 (平成17年5月)

建造船価の上昇

近年、鋼材価格の値上がりが顕著となり、平成 16 (2004) 年の 1 年間に鋼材厚板価格は倍近くに急騰し、平成 17 (2005) 年は高値安定化している状況にある [図表 2.2.6]

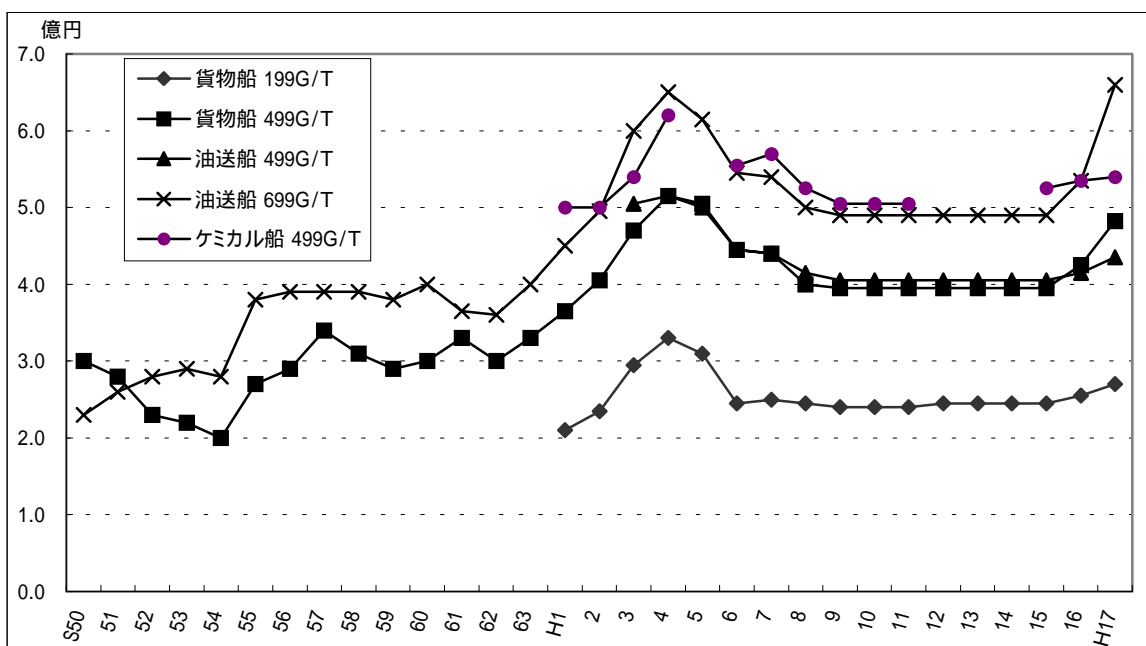
これに伴い船舶の建造価格も上昇しており、内航総連合会の調査では、各船型とも、平成 15 年前後まで比較的安定していた建造船価が、最近数年間において 1 隻当たり数千万円 ~ 1 億円台の幅で値上がりしている状況が見られる [図表 2.2.7]。こうした船価上昇は、代替建造を一層困難化させる要因となり、老朽船の増加に拍車をかける状況となっている。

[図表 2.2.6] 鋼材厚板価格の推移



(出典) 日刊鉄鋼新聞調べ/東京市場高値ベース

[図表 2.2.7] 内航船の建造船価 (契約船価) の推移



(出典) 日本内航海運組合総連合会調べ

このように、内航海運の運航・船舶コストは増大要因が多く、こうしたコストの上昇に内航運賃水準の動きが必ずしも連動していない状況から、前述の内航海運運賃の根拠として、前述の「負担費説」に加え「生産費説」も成立し得ていないと言えよう。

運航コストの中では、船員費の占める割合が最も大きいため、船員費の上昇が全体コストに大きく影響するが、競争力を高めるためのコスト削減努力もまた船員費の部分で特になされる必要があるとも言える。

2.3 運賃・用船料に関する現状のまとめ

本調査の趣旨は、内航海運における運賃・用船料の市場実態を調査し、その問題点の把握に基づく適正化に向けた改善策を検討することにある。

ここまでの検討により認識された運賃・用船料市場の現状における問題点を、以下のように集約整理する。

ここでは、まだ机上のデータ分析による問題点の指摘であり、後述の事業者ヒアリング、アンケート調査の実施によりこれを検証し、市場メカニズムの実態として理解した上で、その改善方策の検討につなげていくこととする。

運賃・用船料の短期的市場性は非常に限定的

自由運賃性が原則である内航運賃は、本来の市場原理に照らせば、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、現実には、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、内航運賃及び用船料は低位のまま推移するなど、コストを反映しない様相を示す部分が多く、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。

その意味で、運賃の根拠としての「生産費説」(運賃原価に基づいて決定)も「負担費説」(輸送する貨物の価値によって決定)も成立し得ていない(P40参照)。

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。

船腹需給との関係も、これまでの過剰傾向が引き締まってきた中でも運賃・用船料水準が上昇していないことから、その意味でも市場性の希薄さが明らかである。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。

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

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、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。

荷主とオペレーターの間で言えば、資本系列関係も含めてその関係は固定的なものが多く、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が多い。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る場面も多く、しかも、荷主業界の再編等により荷主の力がさらに巨大化するとともに、系列オペレーターの再編もあって、その関係はより強固なものになっていく。一般に、内航海運はメーカー物流と言われるように、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。

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ており、オーナーは特定のオペレーターと結びついて長期安定的に用船してもらうことにより経営が保証されるという体制を長く続けてきたために、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。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。

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することになりやすい。従って、こうした関係の固定性が、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。

現状の力関係のもとでの業界秩序の維持に限界感

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、これまでの内航海運業界は何とか秩序を維持しつつ船舶を運航し続けてきたが、近年の船員法改正による船員費上昇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。

現在はその臨界点に近づいているとも見られ、近年の内航船による海難事故の発生などはその兆候とも捉えられる。コストの急激な上昇に対して用船料の上昇が追いつかない状況では、オーナーの体力低下が著しく、代替建造能力が大幅に低下し、船員不足の深刻化もあいまって業界全体としての輸送力が急激に減少し、「運ぶための船がない」という事態が生ずる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ような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。

相対的な力関係を打破する合理的取引関係が不在

しかるに、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という状況のもとで、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SCM (Supply Chain Management) 体制強化の大きな流れの中で、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の劇的な上昇は望みにくく、従って用船料も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らう。

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な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らう。

零細なオーナー事業者の体制を変革し、力関係を乗り越えた対等な交渉ができる体制にするためには、オーナー事業者の何らかの組織化により交渉力を高める必要があり、それはオペレーターにも一部共通の課題と考えられる。また、優越的地位の濫用を防ぐ制度の実効性確保等も必要である。

これらによって、固定的関係の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、危機脱出の道と言えるだろう。

3 . 実態調査

3 . 1 事業者ヒアリング調査

3.1.1 ヒアリングの経緯

事業者ヒアリング調査は、統計数値等による机上の分析を補い、数値等に現れない実態を把握し、運賃・用船料の決定要因やその問題点の検討の参考とすることを目的に実施したものである。

ヒアリング対象は、本調査委員会委員を含め、オペレーター、オーナーの双方の立場から、また、各船種の状況や意見把握ができるよう、次の11社に了解をいただき、実施した。

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| ・ J F E 物流 (鉄鋼船オペレーター) | ・ 上野トランステック (タンカーオペレーター) |
| ・ 日鐵物流 (鉄鋼船オペレーター) | ・ 田淵海運 (ケミカル船オペレーター) |
| ・ 東海運 (セメント船オペレーター) | ・ 吉祥海運 (貨物船オーナー) |
| ・ 東都海運 (一般貨物船オーナー・オペレーター) | ・ 浜野海運 (貨物船オーナー) |
| ・ 旭タンカー (タンカーオペレーター) | ・ 邦洋海運 (タンカーオーナー) |
| ・ 昭和油槽船 (タンカーオペレーター) | |

ヒアリングは、各社を直接訪問し、面談によることを基本とした(一部、日本内航海運組合総連合会におけるヒアリング)。ヒアリング実施時期は、平成17年6月下旬から7月下旬である。

3.1.2 ヒアリング結果の集約

事業者ヒアリングでは、それぞれの立場からの意見を聴取できたが、それらの立場を超えて、現状・問題点の集約整理を次のように行って示した。

固定的な業界構造

貨物船、タンカーとも、荷主とオペレーターが密接に結びついた固定的関係(オペレーターが特定荷主に選ばれた関係)の部分が大きく、少数の元請オペレーターによる寡占状態(ケミカル船を除く)にある。このうちセメント船は荷主による完全コスト保証の計画的建造・計画的配船という特殊構造であり、鉄鋼やタンカーなどの定期用船部分でも、オペレーターと特定のオーナーとの結びつきにおいて、コスト割れを起こしながらも用船関係自体は保証されている体制と言え、その部分の全体に占める比重が大きい。二次、三次オペレーターも特にタンカー・ケミカル船では系列化し、流動性は少なく、多重構造の末端まで固定的である。

一般の市場性を持つ部分は少ない

これらコスト保証的な部分では短期的な市場性はなく、トリップ・運航委託においても継続的關係の部分はこれに準ずる構造である。需給やコスト変動に応じた市場性を持つのは主にトリップ・運航委託におけるスポット輸送部分であるが、その比重は小さく、全体から見ればわずかである。その構成などは品目によって異なり、全品目共通での理解はできない。ただし、固定的関係部分も、長期的にみれば荷主および元請オペレーターによる船腹の確保という命題から、保証する運賃、用船料はコストに連動して動く部分もあり、広義の市場性はあるとも言える。

用船料、そして運賃は急に上がらない

長期的な契約による定期用船部分では、上記のように広義の市場性があるとはいえども、船腹需給やコストの変動に対する用船料の反応にはタイムラグがあり、特に上昇時には時間をかけて緩や

かにしか反応しないという特性がある。これが運賃に波及する部分もあり、結果的に、オペレーター、オーナーの経営圧迫要因のひとつとなっている。

船腹過剰等で運賃が低位安定

特に近年は、船腹過剰傾向が運賃水準の上昇を抑えてきた面が強く、さらに石油やケミカル等での荷主間のバスターによる需要減のほか、特にタンカー部門では、特石法廃止の混乱時にオペレーター間の過当競争により自ら引き下げた水準が既成事実化していることに加え、コストアップを反映した新たな内航タンカースケールが使用されず、コスト変動を反映しない旧協定運賃ベースが依然として使用されていることなどが低水準固定化の主要因となっていると見られる。

荷主とオペレーターの相対的力関係による限界

元請オペレーターは、かかるコストを明示して荷主との間の運賃交渉に臨むが、荷主側の物流コスト削減意図の前に説明力がなお不足しており、特定荷主への依存度が高いオペレーターの荷主に対する宿命的な相対的力関係の下で、十分な運賃獲得に至らないという実態がある。タンカーでは協定運賃が存在した時期にはそれなりにコストが反映されていたとも言えるが、協定運賃廃止以降は、オペレーターの過当競争の状況を背景に荷主が運賃を決めてきたと言っても過言ではない。オペレーターによる説明力不足の背景には、船の新旧による減価償却コスト、組織未組織の別による船員コストなどにかなりの幅があり、オペレーターが明確な算定論拠を持ってないこと等もある。

オペレーターの荷主へのプレゼン力強化が必要

荷主はコスト面等に対し知らないフリをしているなどとも言われるが、少なくとも、セメント船、タンカー、鋼材船及び専用船による長期契約においては、コスト保証またはバンカーサーチャージの保証が（委託船等では不明だが）不十分ながら概ねなされ、船員法改正に伴うコスト増分も認められるケースが多いと言われている。さらに進んでオペレーターは、コスト全体に対する荷主の理解を得るために、そのプレゼンテーションの力をより高め、交渉力強化につなげる必要がある。本来は荷主側の業務であるはずの陸上荷役を船員が行うことが常態化し、その対価が払われない場合もある等の現実問題の改善への対応（荷主の理解、荷役会社委託化等）も必要である。

零細オーナーの立場の弱さ

運賃低迷のしわ寄せは最終的にオーナーが負う構図であるが、零細で高齢化が進み「一国一城の主」意識の強い一杯船主が多いオーナーは、経営感覚、契約意識が概して低く、オペレーターとの間の力関係から、対等な交渉がしにくい状況にある。オーナー側も船の新旧等による差異などからコスト説明力が乏しいことに対して、オペレーター側からの締めつけ、運航委託契約時に運賃を明示しない例や中途での用船料変更を認めさせる、あるいはゴールデンウィークやお盆期間など出荷がない時期に季節協力金としてその間の用船料を支払わない（オフ・ハイヤー）など、優越的地位濫用と思える対応の例も一部に指摘され、経営的に追い詰められている状況がある。改正下請法の運用による救済も含め、契約やルールを遵守する環境づくりが必要であり、オペレーターが低運賃のしわ寄せを自社船と同じく用船に負担させない覚悟が必要であるとともに、オーナー自身の意識改革も求められるところである。

船舶管理会社による組織化に期待か

オーナーが交渉力を高めるためには零細業者が結束する何らかの組織化が課題であり、協同組合化や交渉代理人方式など様々な可能性が言われるが、現状のオーナー意識からは現実性に乏しい面もある。ただ、船主の自己管理が困難になれば「船舶管理会社」の成長と活用に期待する道もあり、そのもとでは船主は経営のうま味を失うことにもなるが、再生産可能なマネジメントシステムとし

て有力視される。また、大手オペレーターの船主会（任意団体）が船主共通の苦情、問題点を対等にオペレーターと話し合い、オペレーター・オーナーのパートナーシップを醸成しつつ改善を図ることも一方策として指摘される。

オペレーターとオーナー、オペレーター同士の連携も

また、オペレーターとオーナーのパートナーシップ強化の方法としては、何らかの共同経営方式でリスクも分担しあって乗り切ろうとする考え方もあり、一方では、オーナーだけでなくオペレーターも集約化し、無為な競争をやめて規模拡大や共同配船化（独立系オペレーター同士で試行例あり）を通じた交渉力向上を図るべきという意見もある。

客観的基準となるテーブルへの期待も

運賃、用船料は1対1の交渉で決まるのが市場の原則ではあるが、タンカー業界で以前あった協定運賃や現在一部で使われている内航タンカースケールの検証の上に立って、その有効活用も含め、運賃交渉、決定に当たり客観的に参照されるべき運賃テーブル、用船料テーブルを、荷主や第三者も含めた体制で作るべきという議論への賛同も多い。ただ、本来自由運賃制であるものに対して枠をはめるような方法への抵抗感も、系列オペレーター等の側では強くあるほか、実際のテーブル作成には、特に船齢の差により幅が大きい建造コストをどう反映させるか（平均値では対応できない一杯船主も多い）等の問題をクリアする必要がある。なお、適正船腹量については、内航海運業法に基づく国による告示が廃止された（当面参考資料として作成継続）が、国土交通省や関係者の協力によりこれに代わる客観的指標を作成することも有益とも考えられる。

船腹需要がコスト保証化への流れを導くか

オペレーターとオーナーは運命共同体として良好な関係を築いている場面もあるが、船舶の老朽化及び船員の高齢化への対応ができなければ零細オーナーの事業継続は難しい。船腹調整事業による担保価値の保証がなくなったオーナーは、金融機関からの信用度も低くなり、建造船価上昇のもとで資金調達能力がなくなり、現状の用船料では代替建造が困難となっている。これにより船腹不足となれば荷主が困ることになるが、いよいよ逼迫すれば荷主または元請オペレーターは用船料が高くても船腹の独自確保に動くと思料される。自ら船を持つか、長期用船料保証または債務保証をして有力オーナーに造らせることにもなり、それは長期コスト保証化への移行（セメント船方式に近づく）を意味するが、これは一方で、運賃、用船料を超えた次元での市場メカニズムとも言える。

オーナーの集約化が必然の流れか

いずれにしても事業力のないオーナーの退出、そこでの現役の就航船売買等による有力オーナーへの集約化の流れが必然性を帯び、また、有力オーナー会社または複数のオーナーが協業組合を設立し、一杯船主等弱小船主の船舶を用船し比較的多数の船舶をプールしたオーナー会社・組合として規模を拡大することなども含め、相対的な力関係をを超えて、より対等な交渉ができる関係に近づけることが求められると言える。

船員不足への対応が緊急課題

なお、物流コスト全体、ひいては物流のあり方全体に関わる大きな問題として船員不足がある。船員法の運用強化で船員コストの増加がオーナー経営を圧迫するほか、少子高齢化という社会現象下で船員の高齢化が進み若年船員のなり手が少ないなどから今後急速に船員不足が加速する懸念がある。外国人船員活用を求める声も聞かれる中で、長期安定的な輸送を安全に維持するための自国船員の確保対策、船用機器の充実や陸上支援体制の強化など省力化と合わせた定員削減のためのシステム形成等の必要性が強く指摘される。

3.2 事業者アンケート調査

3.2.1 アンケート調査実施概要

このアンケート調査は、運賃・用船料の決定方法の実態やその問題点、改善に向けた方策等の検討に際して、事業者自身の認識や意向を把握して、参考とするために実施したものである。上記ヒアリング調査は業界を代表する事業者の意見として受け止めるが、さらにアンケートによってより多くの各事業者の意向を吸収することで、業界全体の意識構造を探ろうとするものである。

- ・実施主体：財団法人日本海運振興会（協力：日本内航海運組合総連合会）
- ・調査対象：日本内航海運組合総連合会の所属名簿（平成17年7月現在）にあるオペレーター、オーナーの全事業者

送付数	3,973 票（A）
うち宛て先不明等返送票	305 票（B）
有効送付数（A - B）	3,668 票

- ・調査時期

企画・設計	平成17年	6～7月
発送	平成17年	8月11日
回収	平成17年	8月31日（締切）（実際は9月12日まで受付）
集計・解析	平成17年	9月中旬～10月上旬

- ・回収数

有効回収数	845 票
有効送付数に対する有効回収率	23.0 %

- ・集計解析担当機関：アルファ社会科学株式会社

集計においては、全体集計は、オペレーターとオーナー、あるいは貨物船とタンカー・ケミカル船の事業者の回答が混在することになり、それだけではあまり意味がないため、オペレーターとオーナー別、貨物船とタンカー・ケミカル船別のクロス集計を基本とし、品目をさらに次のように区分したクロス集計も行った。

- ・貨物船 鉄鋼 / セメント / 石灰石 / その他一般貨物
- ・タンカー・ケミカル船 石油類 / ケミカル / 特殊タンク船貨物
- ・その他

なお、調査票の最後に自由な意見記入を求める記述欄を設けており、その記述回答内容は、転記要約の上、内容の分類整理を行った。

3.2.2 回答事業者の属性分布

回答事業者の属性分布は以下のとおりである。

[表 3.2.1] アンケート回答者の属性分布

区分	回答票数	構成比(%)	区分	回答票数	構成比(%)
事業種別			対象貨物品目		
全体	845	100.0	全体	845	100.0
運送業(オペレーター)	194	23.0	鉄鋼	185	21.9
貸渡業(オーナー)	640	75.7	セメント	29	3.4
無回答	11	1.3	石灰石	37	4.4
			その他一般貨物	123	14.6
品目・事業区分			石油類(タンカー)	194	23.0
全体	845	100.0	ケミカル	58	6.9
貨物船オペ	83	9.8	特殊タンク船貨物	37	4.4
タンカー・ケミカル船オペ	47	5.6	その他	173	20.5
その他オペ	63	7.5	無回答	9	1.1
貨物船オーナー	286	33.8			
タンカー・ケミカル船オーナー	242	28.6			
その他オーナー	107	12.7			
無回答	17	2.0			
貨物船品目・事業区分			タンカー・ケミカル品目・事業区分		
貨物船計	374	100.0	タンカー・ケミカル船計	289	100.0
貨物船計オペ	83	22.2	タンカー・ケミカル計オペ	47	16.3
鉄鋼オペ	35	9.4	石油類(タンカー)オペ	28	9.7
セメントオペ	4	1.1	ケミカルオペ	12	4.2
石灰石オペ	10	2.7	特殊タンク船貨物オペ	7	2.4
その他一般貨物オペ	34	9.1	タンカー・ケミカル計オーナー	242	83.7
貨物船計オーナー	286	76.5	石油類(タンカー)オーナー	166	57.4
鉄鋼オーナー	147	39.3	ケミカルオーナー	46	15.9
セメントオーナー	25	6.7	特殊タンク船貨物オーナー	30	10.4
石灰石オーナー	27	7.2	無回答	0	0.0
その他一般貨物オーナー	87	23.3			
無回答	5	1.3			
企業区分			所属組合		
全体	845	100.0	全体	845	100.0
株式会社	451	53.4	内航大型船輸送海運組合	9	1.1
有限会社	318	37.6	全国内航輸送海運組合	60	7.1
個人	49	5.8	全国海運組合連合会	386	45.7
その他	18	2.1	全日本内航船主海運組合	161	19.1
無回答	9	1.1	全国内航タンカー海運組合	281	33.3
			無回答	35	4.1

3.2.3 アンケート集計からの事業者意識傾向

アンケートの集計結果から読み取られる内航海運事業者の意識意向の傾向を、

内航海運事業者の経営実態と課題

荷主とオペレーターの関係、運賃交渉の実態

オペレーターとオーナーの関係、用船料・運航委託運賃の交渉実態

運賃・用船料の市場性への認識

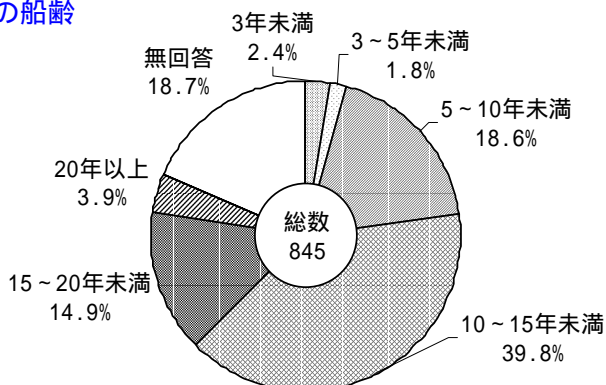
運賃・用船料市場適正化への対応方向・方策

の5つの観点から整理した。以下にその結果を示す。なお、図表は主な設問についてのみ全体集計結果を掲載する。他の設問の結果及び属性別のクロス集計数値は資料編を参照されたい。

内航海運事業者の経営実態と課題

- ・ オーナーは、小資本（5千万円未満）の一杯船主（所有船1隻）が圧倒的に多い（「5千万円未満」が81.5%、オーナーの62.0%が「所有船1隻」）。ただし、セメント船のオーナーは、「2～3隻所有」が48.0%と多くを占める。
- ・ 船齢10年以上の割合が高く、特にオーナーの所有船における船齢の高さが目立つ。

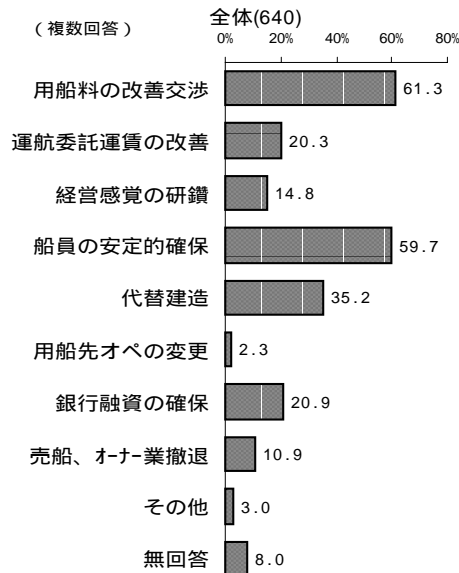
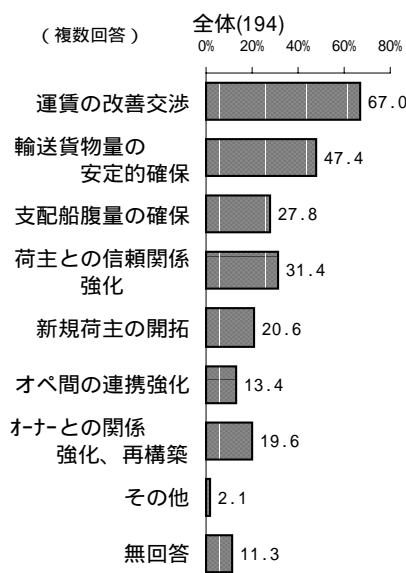
[図表 3.2.2] 所有船の船齢



- ・ 船員未組織の事業者が多く、特にオーナーでは大半が未組織である（オーナーの「未組織」は82.5%）。
- ・ オペレーターの船員法運用強化の影響（複数回答）として、「用船料上昇による経営圧迫」（46.9%）、「オーナーとの船腹確保関係の混乱」（32.5%）への懸念が強い（セメント船を除く）。なお、特殊タンク船では「配乗人員不足による停船等」（42.9%）への懸念も強い。
- ・ オーナーは、船員法運用強化（安全最少定員の遵守）に対して、「増員したいが見込みや予定がない」という割合が貨物船で7.3%、タンカー・ケミカル船で12.4%ある。
- ・ 当面の経営上の課題は、オペレーターは運賃の改善と輸送貨物量の安定確保、オーナーは用船料の改善と船員の安定的確保が顕著に指摘される（セメント船及び特殊タンク船のオペレーターは「荷主との信頼強化」が最大の課題で、それぞれ75.0%、57.1%）。

[図表 3.2.3] 当面の経営上の課題（オペレーター）

[図表 3.2.4] 当面の経営上の課題（オーナー）



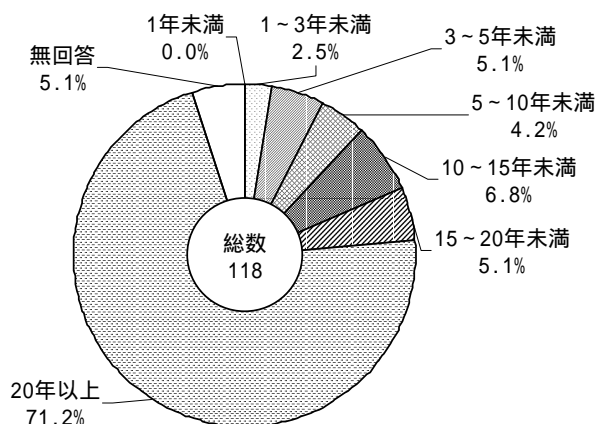
(総括)

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、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。

荷主とオペレーターの関係、運賃交渉の実態

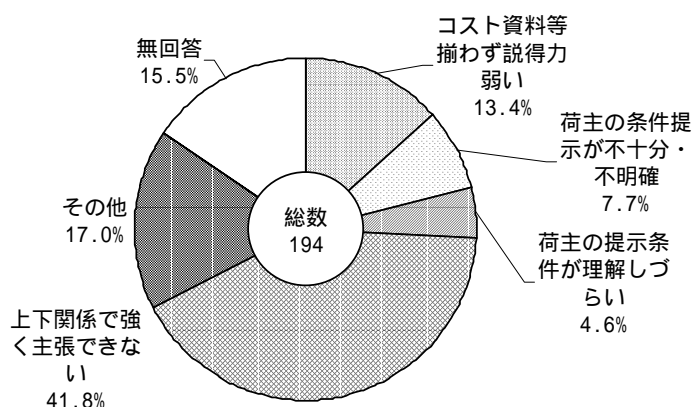
- ・貨物船オペレーターの74.7%、タンカー・ケミカル船オペレーターの74.5%が1社以上の固定的な顧客荷主を持ち、その取引は20年以上の長期にわたる割合が非常に多い。

[図表 3.2.5] 最大荷主との取引年数



- ・鉄鋼、セメント、石灰石及び石油・ケミカルの船舶のオペレーターでは、最大荷主と資本関係「有り」の系列会社が約半数を占めている(「あり」/「なし」の割合 = 鉄鋼船: 36.0% / 16.0%、セメント船: 25.0% / 25.0%、石灰石船: 22.2% / 22.2%) (特殊タンク船は「有り」が3割強(28.6%))
- ・貨物船オペレーターで、最大荷主と基本運送契約を交わしていない場合が約1/4(26.5%)ある。(セメント船(100%取り交わし)を除く)
- ・タンカー・ケミカル船オペレーターで最大荷主との基本運送契約で契約終了期限のないものが2/3程度(65.1%)ある。
- ・オペレーターの最大荷主との基本運送契約書に、運賃等の基本事項の記載がない場合がある(「ない」と「時々ない」の合計割合16.0%)
- ・オペレーターの荷主との運賃交渉では、大半がコストを説明し荷主の要請も聞いている(貨物船81.9%、タンカー・ケミカル船80.9%)。ただしこれは直近時点の状況として理解できても、それ以前は異なる状況とも解釈される。説明しても受け入れられるかはこの数値からは読み取れない。
- ・ただし、そこで決められる運賃には、オペレーターの半数以上が「不満」または「やや不満」を示している(「不満」と「やや不満」の合計割合59.8%)
- ・オペレーターの運賃交渉では、荷主との立場上の上下関係があり強く主張できないという問題意識を示す割合が多い。(セメント船を除く)

[図表 3.2.6] 運賃交渉時の問題



- ・バンカーサーチャージは、荷主から「常に精算」されているオペレーターは、貨物船が28.9%(セメント船(75.0%)を除く)、タンカー・ケミカル船が21.3%で、オーナーも運航委託でオペレーター

ターから受け取れないケースが大半（該当回答者の 84.8%）である。

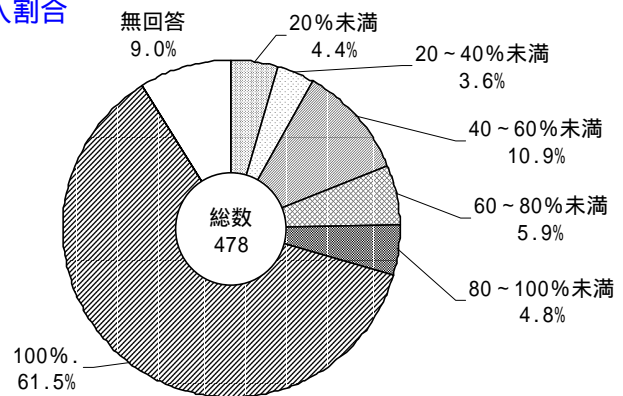
（総括）

荷主とオペレーターの関係は、系列も含め長期固定的なものが多く、運賃交渉やバンカーサーチ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る。

オペレーターとオーナーの関係、用船料・運航委託運賃の交渉実態

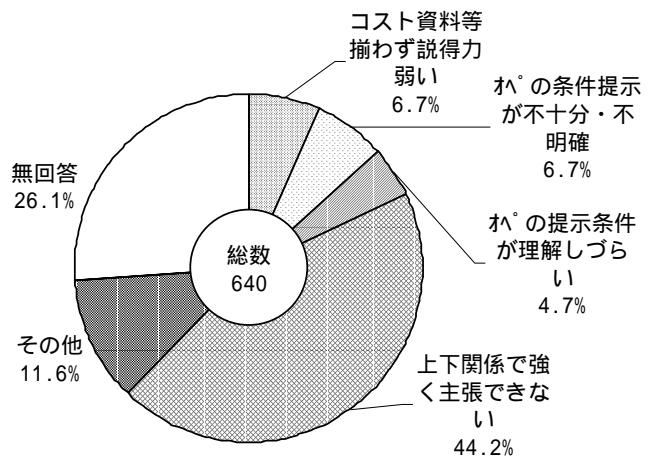
- ・オーナーの多く（61.6%）が特定のオペレーター1社と定期用船契約を結び、それが収入の100%を占めるケースが非常に多く、かつ20年以上の長期取引が半数近く（該当回答者の49.0%）を占める（セメント船は特に長期取引の割合が多く、20年以上が該当回答者の65.0%を占める）。

[図表 3.2.7] 取引最大オペレーターの収入割合



- ・貨物船の用船料交渉では、オペレーターはオーナー要求よりも一般相場を尊重する割合がやや高く（「オーナー要求を尊重」：31.3%、「他社動向など一般相場」：45.8%。ただし、セメント船は両者均衡）、オーナー側は、コストを説明しオペレーターの要請を聞く割合が比較的高い（46.9%）が、交渉がなく一方的との認識も13.3%ある。
- ・タンカー・ケミカル船の用船料交渉では、オペレーターは31.9%がオーナー要求よりも一般相場等を尊重し、オーナーはコスト等の説明余地「有り」と「無し」が拮抗（40.1%：38.0%）している。
- ・その結果決められる用船料には、オーナーが「不満」または「やや不満」とする割合が大きい（「不満」と「やや不満」の合計割合58.3%）。
- ・オーナーの用船料交渉では、オペレーターとの上下関係があって強く主張できない点を問題とする割合が特に高い。

[図表 3.2.8] 用船料交渉時の問題



- ・運航委託契約で、オペレーターからオーナーに荷主との運賃を明示する場合としない場合が約半々

(31.4% : 28.8% (該当なしを含めた全数に対する割合))、オーナー側の認識もほぼ同様(該当回答者のうち明示あり 44.0%、明示なし 41.1%)である。

- ・ 運航委託契約での運賃交渉では、オーナーがオペレーターにコスト内訳等を説明できない場合の方がやや多い(該当回答者のうち、「コストの内訳など説明」34.5%、「コスト等説明の余地なし」23.9%、「交渉自体なし」39.4%)
 - ・ 契約上は乗り組み船員が行うことになってない陸上業務等を船員がオーバータイムとして行う場合の費用の支払いがなされていないというオーナーの割合が、特に鉄鋼船でかなり多く(49.7%(該当なしを含めた全数に対する割合))、またタンカー・ケミカル船でも圧倒的に多い(55.4%(同))
- (総括)

オペレーターとオーナーの関係は、荷主とオペレーターの関係以上に長期固定的なものが多く、零細なオーナーがオペレーター1社に依存している構造が顕著である。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現状認識があり、オペレーターが負うべき業務の費用負担や、運航委託契約交渉でも対荷主運賃が明示されない等の問題が見られる。

運賃・用船料の市場性への認識

- ・ 運航・船舶コスト及び船腹需給関係が運賃に反映されているという認識は、貨物船オペレーターでは半数程度で(セメント船は全数)、運賃の市場性の有無の評価は微妙なところである。タンカー・ケミカル船では、反映されていないと考えるオペレーターが約6割に達し、運賃の市場性はないとの見方が比較的強い。

[図表 3.2.9] 運賃への運航・船舶コスト変動の反映

単位: % (5%未満非表示)

	十分反映されている	まあ反映されている	あまり反映されていない	全く反映されていない	無回答
全体(194)	33.0	41.8	12.4	9.3	
【対象貨物品目(集約)】					
貨物船(83)	41.0	36.1	10.8	7.2	
タンカー・ケミカル(47)	38.3	46.8	6.4	6.4	
その他(63)	19.0	46.0	17.5	14.3	

[図表 3.2.10] 運賃への船腹量需給関係の反映

単位: % (5%未満非表示)

	十分反映されている	まあ反映されている	あまり反映されていない	全く反映されていない	無回答
全体(194)	30.4	44.8	10.8	9.8	
【対象貨物品目(集約)】					
貨物船(83)	6.0	43.4	33.7	8.4	8.4
タンカー・ケミカル(47)	25.5	59.6	6.4	6.4	
その他(63)	17.5	49.2	15.9	14.3	

- ・ 運航・船舶コスト及び船腹需給関係が用船料に反映されているという認識は、貨物船オペレーターではかなり強いが、同オーナーでは反映されていないとの認識が大きく上回り(セメント船を除く)、用船料の市場性は主にオペレーターからは肯定的に、オーナー側から否定的に見られてい

と言える。

- ・タンカー・ケミカル船では、運航・船舶コストが用船料に反映されているという市場性の認識は、オペレーターでは半数（ケミカル船では8割強）だが、オーナーでは2割前後にとどまり、船腹需給は、オペレーターの約半数、オーナーの多くが用船料に反映されていないとの認識である。

【図表 3.2.11】定期用船料への船腹量需給関係の反映 単位：%（5%未満非表示）

	十分反映されている	まあ反映されている	あまり反映されていない	全く反映されていない	無回答
全体(845)	26.2	35.4	22.7	11.4	
【品目・事業区分】					
貨物船オ [°] (83)	7.2	51.8	25.3	7.2	8.4
タンカー・ケミカルオ [°] (47)	10.6	48.9	25.5	6.4	8.5
その他オ [°] (63)	11.1	23.8	34.9	20.6	9.5
貨物船オーナー(286)	22.4	39.2	24.1	11.5	
タンカー・ケミカルオーナー(242)	19.4	38.4	29.8	10.3	
その他オーナー(107)	5.6	20.6	33.6	25.2	15.0

【図表 3.2.12】定期用船料への船腹量需給関係の反映 単位：%

	十分あり	まああり	あまりあり	十分なし	まあなし	あまりなし	無回答
貨物船オ [°] (83)	7.2	49.4	19.3	19.3			
タンカー・ケミカルオ [°] (47)	6.4	36.2	34.0	10.6	12.8		
その他オ [°] (63)	7.9	15.9	44.4	20.6	11.1		
貨物船オーナー(286)	26.6	37.8	15.0	16.8			
タンカー・ケミカルオーナー(242)	20.7	43.4	20.7	12.0			
その他オーナー(107)	19.6	38.3	17.8	20.6			

- ・トリップ及び運航委託の運賃は、貨物船では主にオペレーターから市場性があるとの評価が強い（貨物船オペレーターの「市場性十分あり」と「不十分ながらあり」の合計割合は、連続トリップで 59.1%、連トリ以外のトリップで 74.7%、運航委託で 53.0%）。オーナーも、回答は少ないながら肯定的な見方が比較的強い（運航委託の場合、同一運賃でも繁忙期は航海数が増え月間収入が上がる点に留意する必要がある）。
- ・タンカー・ケミカル船では、オーナーの回答は少ないながら市場性が「ない」との認識が「ある」を上回る（「あり」の割合：「なし」の割合は、連続トリップで 14.4%：28.5%、連トリ以外のトリップで 10.7%：28.1%、運航委託で 14.8%：27.3%（該当なしを含んだ全数に対する割合））が、オペレーターでは「ある」と「ない」との認識に分かれている（「市場性十分あり」と「不十分ながらあり」の合計割合は、連続トリップで 38.3%、連トリ以外のトリップで 46.8%、運航委託で 36.1%）。

（総括）

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。

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。

トリップ、運航委託運賃の市場性も、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。

運賃・用船料市場適正化への対応方向・方策

- ・ 運賃、用船料の適正化は、両者一体との認識が1 / 3程度(32.5%)あるが、それ以外では、特にオペレーターで「運賃の適正化が先決」とする考えが57.4%(オーナーを含めた全体では39.6%)と多く、客観的には用船料の変化が運賃に影響すると見られるのに対して、ここでは運賃の適正化により用船料が適正化するという考えにやや傾斜しているように見える。
- ・ 運賃、用船料市場は、貨物船ではコスト保証体制の方向へ向かうべきという意識が特にオーナー側で半数以上を占め、一方オペレーターでは船腹需給とコストで決まる一般的市場への支持が半数を超えている(セメント船オペレーターはコスト保障化の支持が半数)。タンカー・ケミカル船では、コスト保証体制の方向へ向かうべきという意識が、オペレーター・オーナーともに約半数を占める。(特に特殊タンク船オペレーターで顕著)

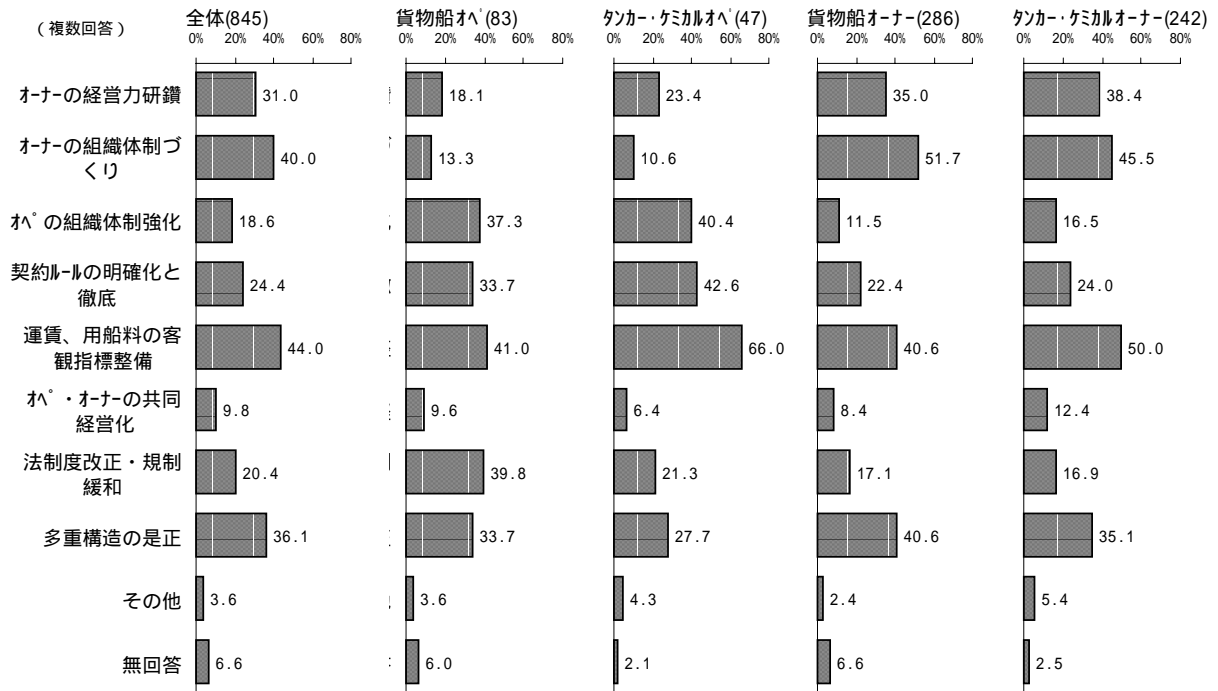
[図表 3.2.13] 運賃・用船料市場の望ましい姿

単位: % (5%未満非表示)

	船腹需給で決まる 自由競争市場	船腹需給とコストで 決まる市場	荷主・オペによる コスト保証	その他	わからない	無回答
全体(845)	9.5	33.6	44.6		5.4	5.7
【事業種別】						
オペレーター(194)	12.9	42.8	33.5		5.2	
オーナー(640)	8.1	31.3	48.4		5.3	5.8
【品目・事業区分】						
貨物船オペ(83)	10.8	53.0	30.1			
タンカー・ケミカルオペ(47)		38.3	46.8			6.4
その他オペ(63)	20.6	33.3	28.6		9.5	
貨物船オーナー(286)	9.1	26.6	51.4		5.2	7.0
タンカー・ケミカルオーナー(242)	6.2	36.0	49.6			
その他オーナー(107)	10.3	33.6	37.4		12.1	6.5

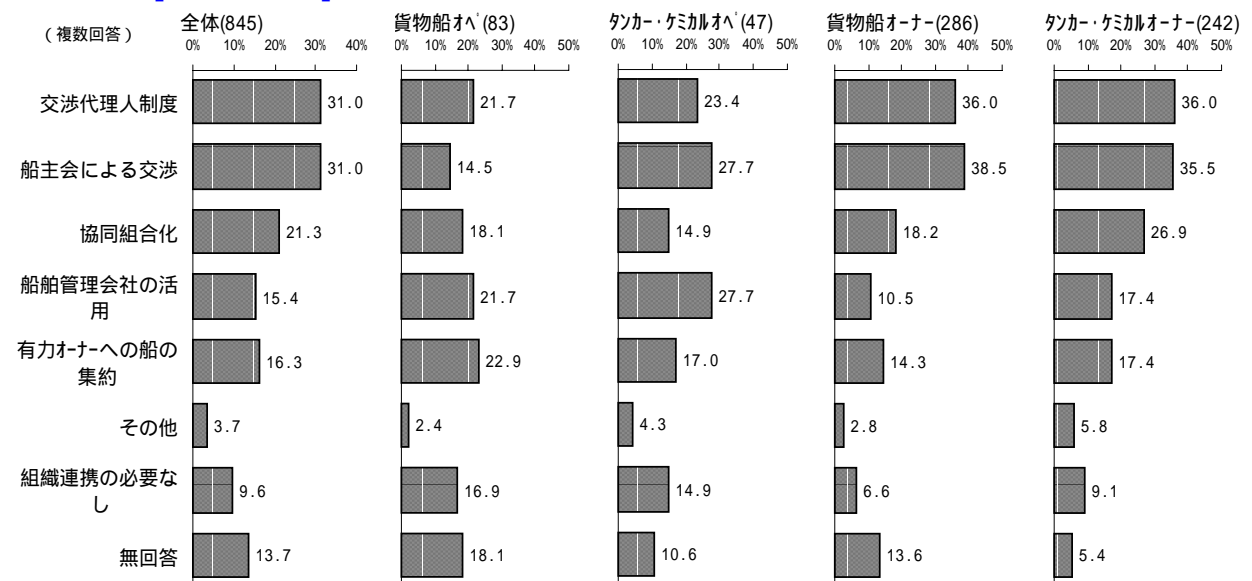
- ・ 貨物船の運賃、用船料市場の健全化方策としては、運賃・用船料の客観指標整備、多重構造の是正のほか、オペレーター、オーナーそれぞれ自らの組織体制強化、オーナーはさらに自らの経営力研鑽への支持が強く、また、法制度改正・規制緩和への指摘がオペレーターで特に高い。
- ・ タンカー・ケミカル船でも、運賃・用船料の客観指標整備のほか、オペレーター、オーナーそれぞれ自らの組織体制強化への支持が強く、また、契約ルールの明確化と徹底への指摘がオペレーターで特に高く、自らの経営力研鑽及び多重構造の是正への指摘がオーナーで特に高いという特徴がある。

[図表 3.2.14] 望ましい市場の姿に近づく方策



- ・ オーナーの経営力研鑽の方策は、貨物船ではオペレーターからは家業から企業への意識転換が強く指摘される（43.4%）など、オーナーの意識改革の必要性が示されている。また、貨物船、タンカー・ケミカル船ともに、オペレーター・オーナー双方で船員の長期確保対策が多く求められ（全体で 42.2%）、タンカー・ケミカル船のオペレーターではこれに安全・環境対策への取り組み（51.1%）が加わる。さらに、貨物船、タンカー・ケミカル船とも、オーナー自身ではオーナー間の協調性強化への指摘が多い（貨物船オーナーで 45.5%、タンカー・ケミカル船オーナーで 45.9%）。
- ・ オーナーの組織体制づくりの方法は、交渉代理人とオペレーター別船主会による交渉が、貨物船では特にオーナー自身から、タンカー・ケミカル船ではオーナー自身のほかオペレーターからも強く指摘され、一方、貨物船オペレーターからはそれ以上に「有力オーナーへの船の集約」への支持が 22.9%で最大である。このほか、タンカー・ケミカル船ではオペレーターからは船舶管理会社の活用への支持が 27.7%と高いのが特徴である。

[図表 3.2.15] オーナーの組織体制づくりの方法



- ・オペレーターの連携強化方策は、貨物船では船舶融通等の関係強化がオペレーター自身から 39.8% と最も強く指摘されている（ただし石灰石船オペレーターを除く）。鉄鋼船オペレーター、セメント船オーナーでは共同運航方式の支持も多い（各々20.0%）。タンカー・ケミカル船では、船舶融通等の関係強化が 30.9% で最多のほか、合併等の事業者集約化が、オペレーター自身から 31.9% と強く指摘されている（特に特殊タンク船では 71.4% と顕著）。
- ・運賃、用船料の客観指標整備の方向は、運航・船舶コスト指標の整備への期待が、オペレーター・オーナーとも高い（全体で 44.9%）。ただし、鉄鋼船オペレーターは用船料動向（37.1%）、石灰石船オペレーターは適正運賃指標への期待（60.0%）が最多であり、ケミカル船のオペレーターは、運賃市場動向（50.0%）、用船料市場動向（41.7%）、適正運賃指標（50.0%）への期待が多いなどの特徴がある。
- ・法制度・規制緩和の必要点では、定期検査・船舶機器の規制（64.5%）、船員数に関する規制（62.0%）への関心がオペレーター・オーナーを通じてかなり高く、暫定措置事業への関心も 38.6% とそれに次いで高い。

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。

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。

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も進めながら、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。

品目別の意識傾向特性

以上の結果の中で、品目別に特徴的な状況を抜き出して示すと以下のようになる。

[図表 3.2.16] 品目別意識傾向特性

品目	事業者の経営実態	荷主とオペレーターの関係	オペレーターとオーナーの関係
鉄鋼	一杯船主の割合が特に高い(7割弱)。オーナーの用船料改善への課題意識が特に高い。	オペレーターと最大荷主は20年以上の取引が8割。資本関係ありが半数以上。基本契約書への運賃記載率は高い。荷主のバンカーチャージ精算率は比較的高い。	オペレーター1社からの収入のみに頼るオーナーの割合が7割以上。用船料交渉は「上下関係で主張できず」が半数。荷主負担費用等のオペレーター支払いは半数がなし。
セメント	一杯船主の割合は比較的低く、オーナーの船員の全日海組織化率も約3割で高い。荷主・オペレーター・オーナー間の信頼関係強化が大きな課題。	荷主1社のみとの固定的関係のオペレーターが75%。基本運送契約締結は100%。運賃交渉は「上下関係で主張できず」は無し。荷主のバンカーチャージ不精算はゼロ。	オーナーの取引最大オペレーターとの関係が20年以上の割合が65%。運賃交渉でオーナー要求を尊重するオペレーターが半数。
石灰石	船齢10年以上のオーナー割合が特に高い。オペレーターの運賃改善への課題意識が特に強い。	基本契約書への運賃記載率はやや高い。オペレーターの運賃への不満度が特に高い。	オペレーター1社との定期用船契約のオーナーが85%。オーナーの用船料不満度が特に高いが、満足の割合も比較的高い。用船料交渉で「上下関係で主張できず」が半数近く、運航委託でもコスト等説明余地なしが多い。
その他一般貨物	一杯船主の割合が特に高く(7割)、オーナーの9割以上が全日海未組織船員。オペレーターの貨物量確保への危機感が特に強い。	長期関係が多いが、資本関係なしが3/4。オペレーターの運賃への不満度が比較的高い。荷主のバンカーチャージ不精算が6割以上。	用船料交渉でオーナーの半数がコスト内訳等の説明可。運航委託でも説明余地ありが半数近く。
石油類(タンカー)	一杯船主の割合が6割近くを占める。運航委託運賃の改善を課題とするオーナーの割合が比較的高い。オーナーとの関係強化を課題とするオペレーターの割合がやや高い。	荷主と50%以上の資本関係ありのオペレーターが28%。基本契約書への運賃記載なしのオペレーターが18%。運賃交渉でオペレーターのコスト等説明余地なしが2割。荷主によるバンカーチャージ不精算が5割。	オペレーターとの定期用船契約なしのオーナーが24%。運航委託契約の運賃は「交渉自体なし」とするオーナーが44%。荷主運賃等の明示なしとするオーナー割合も45%。
ケミカル	資本金1千万円未満の零細オーナーが43%。船員法強化で用船料上昇による経営圧迫へのオペレーターの問題意識が特に強い(オーナーの対応不能割合も比較的高い)。	基本契約書への運賃記載率は8割強。運賃へのオペレーターの不満度が比較的高い。運賃交渉で「上下関係で主張できず」のオペレーターが6割近く。	特定オペレーター1社との定期用船関係のオーナーが7割以上。取引年数は20年以上が6割強。用船料・運航委託運賃交渉でコスト等説明余地ありのオーナーが約半数(オペレーターのオーナー要求尊重比率は比較的低いが)。ただし、用船料への不満度は高い。
特殊タンク船貨物	船齢15年以上のオーナーの割合が43%と、タンカー、ケミカ船の倍以上。配乗人員不足による停船等への懸念が特に強い。運賃の改善交渉を課題とするオペレーターが100%。	3社以上の特定荷主と20年以上長期の取引というオペレーターが圧倒的に多い(資本関係は無しが7割)。基本契約書への運賃記載率100%。運賃交渉でのオペレーターの説明余地も100%あり。	オーナーの用船料への不満度が特に高い。用船料交渉で「上下関係で主張できず」のオーナーが6割。

品目	運賃・用船料の市場性	市場適正化への対応
鉄鋼	トリップ、運航委託運賃の市場性を認めるハブレーターの多い。	オーナーでコスト保証体制への支持割合が半数を超える。ハブレーターの自らの組織力強化の指摘割合がやや高い。オーナーの交渉代理人制度、船主会活用を求める割合が特に高い。
セメント	コスト変動が運賃、用船料に反映されているとのハブレーター、オーナーの認識が強い。船腹需給の用船料への反映を認めるハブレーター、オーナーの割合が高い。	コスト保証体制を是認する割合がハブレーター、オーナーともに高い。運賃、用船料の客観指標整備を求める割合がハブレーター、オーナー通じて特に高い(コスト動向指標を特に強く求める)。
石灰石	コスト変動や船腹需給の用船料への反映を否定的に観るオーナーの割合が比較的高い。	運賃適正化が用船料より先決とする考えの割合がハブレーター、オーナーを通じ高い。多重構造是正の指摘割合がハブレーター、オーナーとも高い。外国人船員の導入に関する規制緩和を求める割合がやや高い。
その他一般貨物	トリップ運賃の市場性を認めるハブレーターの割合が高い。	船腹需給による自由競争市場へのハブレーターの支持率が比較的高い。ハブレーターの船舶融通等による相互関係強化を指摘する割合が半数。
石油類(タンカー)	用船料へのコスト反映がなされていないとみるハブレーター、オーナーの割合が比較的高い。トリップ、運航委託運賃の市場性を否定的に見る割合がやや高い。	運賃適正化が先決とする割合が、ハブレーター、オーナーとも高い。ハブレーターは、船腹需給とコストで決まる市場への支持が最多。オーナーの組織力強化策は、ハブレーターでは交渉代理人制度、オーナーではハブレーター別船主会による交渉が比較的多く支持される。コスト動向の指標を求めるハブレーターの割合が高い。乗組船員数の規制緩和を求めるハブレーターの割合が特に高い。
ケミカル	船腹需給の運賃への反映を否定的に見るハブレーターの割合が特に高い。	運賃市場適正化が用船料より先決とするハブレーターの割合がやや高いが、オーナーでは運賃、用船料の両派が拮抗。運賃・用船料市場がコスト保証体制に向かうべきとのオーナーの割合が特に高い(6割)。ハブレーターでの運賃・用船料の客観指標整備への指摘率が特に高い。オーナーでは組織体制づくりの指摘率が高い。オーナーの協同組合化を指摘するオーナー割合が比較的高い。
特殊タンク船貨物	用船料へのコスト及び船腹需給の反映を否定的にみるオーナーの割合が特に高い。	運賃・用船料は一体との考え方の割合がハブレーター、オーナーとも比較的高い。運賃・用船料市場はコスト保証体制に向かうべきとのハブレーターの割合が特に顕著(86%)。ハブレーターでは自らの組織体制強化や契約ルール明確化への支持が強く、オーナーでは自らの経営力研鑽の指摘率が特に高い。船員の長期確保対策への問題意識が特に強い。

3.2.4 アンケートによる自由記載意見

事業者アンケート調査では、自由な意見記載欄も設けた。ここに記入された意見を、要約しつつ整理分類したところ、次のような結果を得た。この中では、コスト増による特にオーナーの経営難の訴えや、船員不足問題等から将来を悲観する意見が目立っている。

ア) コスト増による経営難

内航海運オーナー業が、諸々のコスト増大に対し現在の低運賃、低用船料の状況下で経営が苦しい実態を訴える声が多く、廃業や撤退という悲壮感ある訴えも見られた。その中で、銀行融資確保も難しい中、法的経費や組合費の負担等を経営悪化の要因として指摘するコメントも見られた。

- ・用船料が安すぎ、赤字の増大
- ・オーナー業継続困難、売船して撤退も
- ・銀行融資困難、借入金返済資金の調達も困難
- ・199 t 型船の単独経営は限界

イ) 運賃・用船料適正化

全般に運航・船舶コストに見合う運賃、用船料への適正化を望むコメントが多く見られた。その背景として荷主の内航海運業界の現状への理解不足の指摘もあった。

特に、低用船料で建造コストがまかなえず代替建造が困難との訴えが多く、さらに燃料油価格の高騰への対策（バンカーサーチャージ含む）を求める声が目立った。

- ・コストに見合う運賃への適正化
- ・荷主、オペレーターへの行政指導による運賃アップ
- ・元請制度の廃止を
- ・低用船料で代替建造困難（建造コスト大）
- ・借金があり廃業もできない
- ・荷主の内航海運の実態への理解不足、長期的視野の不足
- ・長期保証なければ建造意欲なし
- ・燃料油代上昇で大変
- ・中小内航船もバンカーサーチャージ導入を

ウ) 運賃・用船料の市場性と適正化方策

運賃・用船料の市場性そのものへの言及は少ないが、船腹の需給が反映されていないとの見方が示されている。適正化の方策として、オーナーの協業化、船舶管理会社の活用の指摘があった。

- ・船腹需給が用船料に反映されていない
- ・用船料上昇にはまず運賃上昇を
- ・運賃は需給バランスによって決まるべき
- ・船腹需給が崩れない運賃推移を
- ・不況時マーケットベース、好況時コスト保証はでは経営無理
- ・協業化、船舶管理会社の活用

エ) 運賃・用船料標準指標について

低運賃、低用船料を反映して、協定運賃、標準運賃等の設定、制度化を求めるコメントが見られた。ただし、平均値の設定に対しては企業努力余地の観点から賛否両論があった。また、安全コストの明確な指標を求める声があった。

- ・船型、航路による平等運賃設定を

- ・ 平均値設定でなく各社努力の反映を
- ・ 協定運賃の復活、検討を
- ・ 標準運賃（用船料）制度の施行、内航タンカースケールの全面適用
- ・ 安全コストの明確な指標
- ・ 輸送量、船腹量の把握機構をつくる

オ) 荷主、オペレーター、オーナーの関係

特にオーナーから荷主あるいは荷主系オペレーターへの不満のコメントが多く見られた。特に、荷主の内航業界への理解不足を指摘する声が強く、また、荷主に対するオペレーターの、オペレーターに対するオーナーの交渉力不足を訴えるコメントが目立ったほか、多重構造の弊害の指摘も多くあった。

さらに、オーナーのコスト意識向上など意識改革の必要性を訴えるコメントのほか、タンカーオーナーからは安全環境管理面のコストへの荷主の理解、運賃への反映を求める声が見られた。

- ・ 荷主（元売）の内航業界への理解を
- ・ 荷主の一人勝ちの状況、寡占状態の弊害
- ・ 荷主、オペレーター、オーナー三位一体で適正運賃の共通認識を
- ・ オペレーターの荷主に対する交渉力強化
- ・ 荷主系オペレーターの排除
- ・ 多重構造の弊害（仲介業の廃止）
- ・ オーナーの力不足、従属構造
- ・ オーナーの意識改革、コスト意識を持ち団結を
- ・ 安全環境管理面のコストへの理解と反映を

カ) 運賃・用船料交渉について

運賃、用船料交渉は、小規模業者による交渉では力が弱いことの指摘があり、それを補うため、各海運組合や内航総連合会による交渉を求める声もあった。契約関係も含め、荷主、オペレーター、オーナーの責任を明確化すべきとの意見もあった。

- ・ 零細業者は交渉力が弱い
- ・ 海運組合による交渉を
- ・ 内航総連合会中心に運賃交渉を
- ・ オペレーターの運賃交渉力不足
- ・ オペレーターの手数料差別がある
- ・ 荷主、オペレーター、オーナーの責任の明確化
- ・ ポンプ料、ボイラー料等の支払を

キ) 船員不足問題

船員不足の深刻さ、特に若年層船員確保の困難さを訴える声が多くあった。その育成策を求める声と同時に、このままでは内航の担い手がなくなるといった危機感の訴えも見られた。

- ・ 船員不足が深刻、若年船員の確保難
- ・ 専門学校新設など若年船員育成策を
- ・ 新規免状取得時の乗船履歴軽減を
- ・ 外国人船員には反対

ク) 法改正・規則関係

法改正関係では、船員法運用強化による定員増への不満のコメントが大変多かった。特に小型の199t型家族船では、これまでの体制で十分であったところに新たな船員増加でコストアップのほか様々な問題を生じている問題の訴えが目立ち、甲機兼務への要望も見られた。そのほか、積載トン数正常化賦課金への不満の声もあった。

- ・ 199 t 型船の締め出し、廃止か
- ・ 船員増によるコストアップで経営悪化
- ・ 家族船の定員増は様々な問題
- ・ 甲機両用（兼務）を認めてほしい
- ・ 低質な船員の増加
- ・ これまでの船員数で十分運航可能
- ・ 積載トン数正常化賦課金の支払に苦慮
- ・ 規制が多い、書類作成に時間とられる
- ・ 自家用、非営業権利船の取り締まり強化

ケ) 業界の課題と将来ビジョン

荷主、オペレーター、オーナーという縦の関係による優越的地位濫用も含めた業界構造の課題指摘が目立ち、内航海運が業として成り立っていないとの指摘もあった。自然淘汰を是認する声もある一方で、魅力ある職場への改善の期待、業界ビジョンを持つことの必要性を説くコメントも見られた。

- ・ 内航海運が業として成り立っていない
- ・ オペレーターは荷主の配船業務部門化、船主は零細
- ・ 優越的地位濫用が生じやすい
- ・ 荷主による利益の取り込み
- ・ 力関係、馴れ合い体質の改善を
- ・ リスクに応じたハイリターンが得られる魅力ある職場に
- ・ 自然淘汰を期待
- ・ 船主の経営理念、業界の独自ビジョンが必要

コ) 内航総連合会・各海運組合への意見

内航総連合会の組織体制や姿勢等に対する批判的コメントが見られた。また、内航の組合をオペレーター、オーナー別に再編成すべきとする意見が散見された。

- ・ オペレーター、オーナーの組合分離
- ・ 会計を含めた情報開示を
- ・ 総連組織の分散、簡素化、改革、不要論
- ・ アンケート調査が多いが反映されない、無駄
- ・ 小規模事業者への配慮不足
- ・ 役員が大手荷主や有力オペレーターのみ、天下りの禁止

サ) 船腹調整・暫定措置事業

暫定措置事業に対しては、早期解消、終結を求めるコメントがあった。また、船腹調整事業の廃止に伴う不満の訴えが見られた。

- ・ 暫定措置事業の早期終結、解消
- ・ 船腹調整事業に伴う借金の増加
- ・ 引当権利消失への不満

シ) 行政への意見・要望

内航海運行政に対しては、批判的な声がある中で、将来構想、国家戦略の樹立を求めるコメントが見られた。また、特に個人船主の実情に配慮した政策を求める声があった。

- ・ 行政は個人船主に理解を、税制面も
- ・ 適正な運賃、用船料への介入を
- ・ 内航海運業の将来構想、国家戦略を
- ・ 違反船の取り締まり強化

4 . 運賃・用船料の決定メカニズム検証

4 . 1 内航運賃・用船料市場の独自の背景

4.1.1 内航業界の構造特性の総括

運賃・用船料の現状特性とその決定メカニズムを分析する上で前提となる条件をここで整理する。まず、これまでに検討した現状の中から、一般的な財・サービスの市場をなす他業界と異なる内航海運の業界構造の独自性を、以下のように総括し、指摘することができる。

中小零細船主が多い

船舶を所有・保守するとともに船員を雇って実際に運航に携わる船主（オーナー）については、中小零細事業者が中心となっている。

オペレーターとオーナーなどの多層構造

荷主からの依頼で運送契約を結ぶオペレーターが船主（オーナー）と定期用船契約や運航委託契約を交わして、船団を構成し、運航事業の実施に当たるが、その間には、二次または三次オペレーターの存在など多層構造が存在している。

荷主産業を頂点とするピラミッド

内航運送の荷主は鉄鋼、石油製品、セメントなど国内的には寡占的な状況にある大企業が中心であり、企業数が少なく、そのもとでオペレーターが輸送に当たっているが、そのオペレーターは、運航船腹に占める自社所有船の割合は少なく、中小零細な数多くのオーナーの内航船を用船して輸送するが多い。

特に、大手タンカーオペレーターや鉄鋼船オペレーターでは自社所有船の割合が特に少なく、定期用船という形で多くのオーナーを支配下に置いている構図が顕著である。

こうした状況のため、荷主はオペレーターに対して、またオペレーターはオーナーに対して、優越的な地位にあることが常態であり、荷主が高い収益を得ている限りは、適正利潤の確保も含めコストに見合った運賃・用船料水準が成立するが、荷主産業が低収益の状況にあるときには、運賃・用船料水準は、厳しい水準、すなわち輸送能力の再生産維持に要するコストを下回る水準にまで低下することも多い。

長期継続的で特定顧客への依存度が高い関係

オペレーターには、独立した運航事業者もいるが、荷主の関係において、鉄鋼で最大荷主との関係が20年以上など長期継続的で、オペレーターの特定荷主への依存度が高いものが多く、資本関係も、鉄鋼で50%以上、石油で28%など荷主傘下のオペレーターが多い。セメントでは荷主のコスト保証という形で輸送を完全管理下に置いている。従って、大宗貨物において、他産業に見られないほど荷主のコントロール下に置かれた市場であると言えよう。

他方、オペレーターとオーナーの間では、7割を占める一杯事業者のオペレーター1社への依存率が必然的に100%となるなど、高い依存度の関係がある。これは、いわゆるオペ/オーナー制度を昨年まで40年間にわたり採ってきた必然的結果であり、これが荷主-オペレーター-オーナーという縦系列の固定的な構造を定着させたと言えよう。この結果、オーナーのオペレーターに対する用船料交渉力は極めて弱い構造となっており、このような産業構造の中で、多数の弱小オーナーが自らの力で経営的な困難を打開することが極めて困難な状況にあると見られる。

4.1.2 内航業界の置かれた環境の変化

こうした独自の構造的特性を持つ内航海運業界は、環境変化の大きな波に晒されており、その変化は以下のように総括することができる。これらを、運賃・用船料市場の変容に対する大きな背景として意識する必要がある。

主要荷主産業の事業再編

軽薄短小に向かう産業構造の傾向的な変化、グローバル化や規制緩和の進展の中での国際競争、及び国内競争の激化に伴い、鉄鋼、石油産業など主要荷主産業は、集約化、物流合理化などを大胆に進めてきており、荷主産業の系列オペレーターもその例外ではない。最近では若干状況が異なってきたが、この事業再編の途上では、荷主産業の収益率はかなり低い水準が継続し、運賃・用船料水準もその分、シビアさは尋常でなかった。

船腹調整事業の廃止

船腹量の過不足に応じ、船舶の解撤量と建造量を一定の比率に調整する船腹調整事業（スクラップアンドビルド事業）が内航業界を長く特徴づけていたが、これが参入障壁を構成していると思われ、規制緩和の進捗の中で廃止され、平成10年度からは、将来の退出参入完全フリーの状況へ向け、当面、解撤実績がなくとも建造は自由であるが解撤交付金を建造納付金でまかなう暫定措置事業に移行した。オーナーは、毎年継続的に実施されていた船腹調整事業のもとで、スクラップアンドビルド体制の中でのスクラップ権が引当権として評価され、資金調達にも利用できていたため、ある意味では、中小零細性にもかかわらず船舶の更新が容易であった。こうした状況がなくなったにもかかわらず、変化に対応したオーナーの自立へ向けた意識変革は遅れており、それが内航市場の近代化に対する制約条件の1つとなっている側面も否定できない。

船舶金融の機能低下

こうした船腹調整事業の廃止によって解撤権担保融資機能が失われ、また船舶整備公団（現在の鉄道建設・運輸施設整備支援機構）による共有船建造方式による融資にも制約があり、同時に、それに代わる船舶融資の方式も確立していないため、内航船の資本市場については従前と比べ厳しい状況が続いている。このため、暫定措置事業の建造納付金収入の減少による資金不足と相俟って、船腹の過不足に対応した船腹量の調整が必ずしも円滑には行われていないと考えられる。

安全性・環境重視の傾向

産業活動一般に安全性・環境重視の傾向にあるが、内航においても、タンカーの安全・環境に係る追加設備やダブルハル化投資、船員法の厳格適用に伴い、経営上はコストアップ要因となっているが、これまで触れてきたような業界の構造的な要因から荷主への価格転嫁は困難な状況にある。

燃料油価格の高騰

石油製品価格の上昇が、漁船やトラックと同様、経営上のコストアップ要因となっているが、と同様、価格転嫁はままならぬ状況にある。

4.2 内航運賃・用船料市場の特性（決定メカニズム）

4.2.1 運賃・用船料市場の特徴

運賃市場と用船料市場との分離

内航市場の最大の特徴は、市場が「運賃市場」と「用船市場」の2つに分化している点にある。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のであり、このような市場の分離現象はない。ただし、近年は、商品の企画・開発と販売を担うファブレス企業と生産専門企業の出現により、一般商品でも、商品価格の市場と工場能力（生産請負）の市場が分離してきている。船舶輸送の分野では、こうした分離が従来から成立していたとも捉えられる。

一般に、生産費は、固定費と変動費とから構成される。通常の商品の場合は、双方が同じ商品価格の構成要素となっているが、内航の場合は、固定費にあたる船舶コスト（船舶設備と人件費）と変動費に当たる運航コスト（燃料代、港湾利用代など等、運航にかかるコスト）とが明確に2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、それぞれ独立した市場を成立させている。

また、両市場に参入する事業者数は、用船市場（オーナー）の方が圧倒的に多いという特殊性もある。

短期市場と長期市場

近代経済学の創始者の1人である経済学者のマーシャルによれば、市場周期によって市場を区分すると、商品市場は、一定の在庫を前提に変動する市場価格、あるいは一定の工場能力を前提に変動する価格のような短期的な市場と、工場の増設・廃止、あるいは人口の増減・技術変化の結果、価格水準が決まってくる長期市場とがある。

マーシャルによる市場区分

市場周期	価格市場	需給条件
短期	市場価格	供給は商品ストックのみ
	正常価格 2・3カ月～1年	工場ストック一定の下での増減産
中長期	正常価格 数年	工場増設・廃止
超長期	正常価格 数世代	人口変動、技術変化、資本の成長等

こうした区分からすれば、用船料市場は、中長期の市場であり、運賃市場は、短期の市場の側面を含んだ市場であるということが出来る。契約の期間もこれにあわせて、用船料契約は運賃契約に比して、より長い。

市場性の強弱

一方、市場には、需給状況の反映の程度に応じて、市場性の高い市場と低い市場とがあると考えられる。即ち、コストの変動に応じて価格が速やかに上下し、同時に、価格の上下に応じて需給が速やかに調整される市場性の高い市場とそれぞれその逆の市場性の低い市場とがある。

運賃市場と用船料市場とを比較すると、運賃市場は、本来、運送ニーズの変動に応じて短期的か

つ高い市場性をもつ市場であり、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、長期的であり、かつ市場性は低い市場であるということが出来る。

例えば、石油製品は灯油に見られるように冬場に需要が増大し、夏場に需要が減少するため、運賃市場においては季節的な変動が見られるのに対して、タンカーの用船料市場は、繁忙期に支払われるチャーターボーナスがあるため定期用船料に見かけ上の波動が生ずるが、基本的には季節とは関わりが薄い。

実際の運賃・用船料の月別推移

貨物船及びタンカーにおける運賃と用船料は、その指数の月別推移で見ると(図表 2.1.8、2.1.9 参照) 上述のような形では必ずしも動いていない。

運賃は、用船料より変動が激しいはずであるが、タンカーの季節変動を除いて見ると、必ずしも用船料より変動が激しくはない。

貨物船については、変動幅は運賃と用船料では同等の程度であるが、季節変動を除いたタンカーの運賃は用船料よりはるかに安定的な推移を辿っている。

これは、「4.1.1 構造的特性」でふれたように、荷主とオペレーターの間で固定的な系列関係が存在しており、運賃が必ずしも需要変動によって細かく変動していないことによる。また、用船料については、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、オーナーの中小零細性から、オペレーターとの間で長期、安定的な取引が必ずしも成立していないためであると考えられる。

なお、小規模な船舶の用船料により激しい変動があることから、投機性、あるいは荷主・オペレーターの収益性の変動による影響を強く受ける側面を見とることができる。

4.2.2 現状の運賃・用船料市場構造

以上の整理から、内航海運の運賃・用船料の現状における市場構造の特性を、以下のように整理することができる [図表 4.2.3]。

[市場性の高低部分が併存]

運賃市場と用船料市場が分かれて成立している内航市場において、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。しかし、運賃の方が用船料より契約期間が短い契約が多く、また、運賃市場には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という傾向にある。

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。

貨物船やタンカーの定期用船料も、オペレーターによる長期保証体制と見られるが、ここでは上記の荷主による完全コスト保証とは切り離して考える。

[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、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。

ただし、運賃市場については、大手荷主と元請オペレーターとの間の運送契約が、計画性と安定性が求められるため年間契約での運賃が主となっており、必ずしも期中に短期的に変動するものではないが、毎年の運賃更改期には船腹需給状況を反映した用船料と燃料油等運航コストに基づき変動することが期待されている。しかしながら、現在のところ、船腹需給や運航・船舶コストを敏感に反映した運賃の変動などのような市場性が大きく高まる方向にはない。

[用船料の市場性向上機運の高まり]

一方、用船料市場は、船腹調整事業の廃止の影響で、船舶に対する資産価値が低下し、船舶の運用による海運収支に基づく経営を余儀なくされることとなり用船料の修復を求めざるを得ない状況にある。従来は荷主産業の収益がある程度高かったため、オーナーの利潤も確保できコストを賄えるそれなりの価格が成立していたか、あるいは、船腹調整制度による引当権という無体財産権の存在により船主の最終的な収支が償っていた時期もあった。しかしながら近年は、荷主産業の収益率低下により、また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ような価格形成へと厳しさを増していることが特徴となっている。

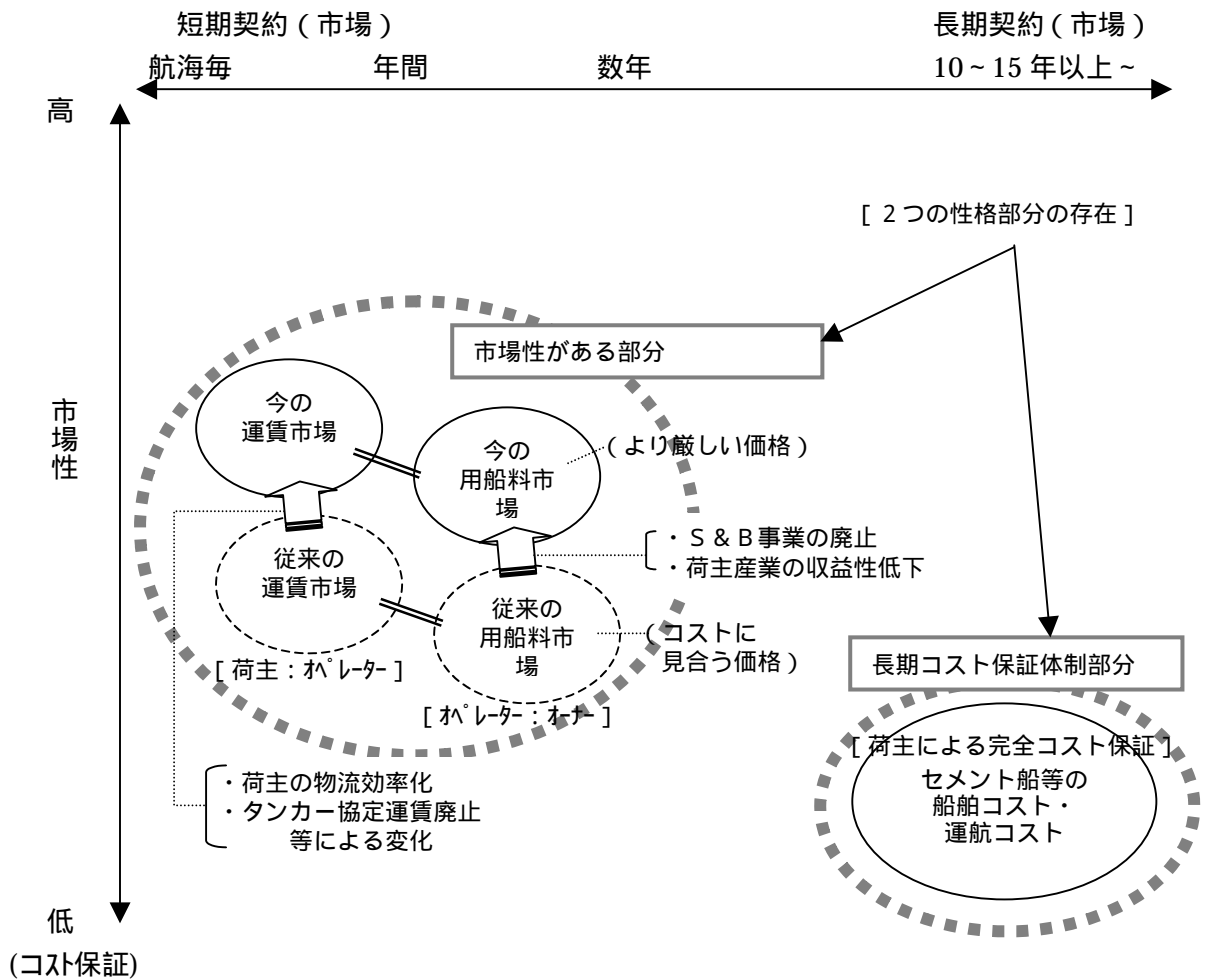
この構図は、船腹需給が改善しても船腹が完全に不足するまで続くとも見られ、一方で、オーナーが船舶の運用による収支のみに依存せざるを得ない状況に置かれたことから、オペレーターとオーナーのせめぎ合いが激しくなっている。そうした意味でも、コストに見合うまでの用船料、または少なくとも需給を反映した市場性を求める機運が強まったとすることができる。

[本来あるべき市場性向上プロセス]

しかしながら、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。

運賃市場と用船料市場の関係の面からは、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、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。

[図表 4.2.3] 現状の運賃・用船料市場構造



5 . 改善策の検討と提案

5 . 1 運賃・用船料市場の改善方向

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 [図表 5.1.1]

～ が前者に相当し、 が後者に対応するものである。

このうち、 と は現在の運賃市場と用船料市場が分離した構造の中での対応方向であり、 と はむしろ両市場の区分を取り払う方向である。

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。

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。

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。

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。

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。

この方向は、荷主とオペレーター間の系列関係等が強固な貨物船部門では該当性が薄い

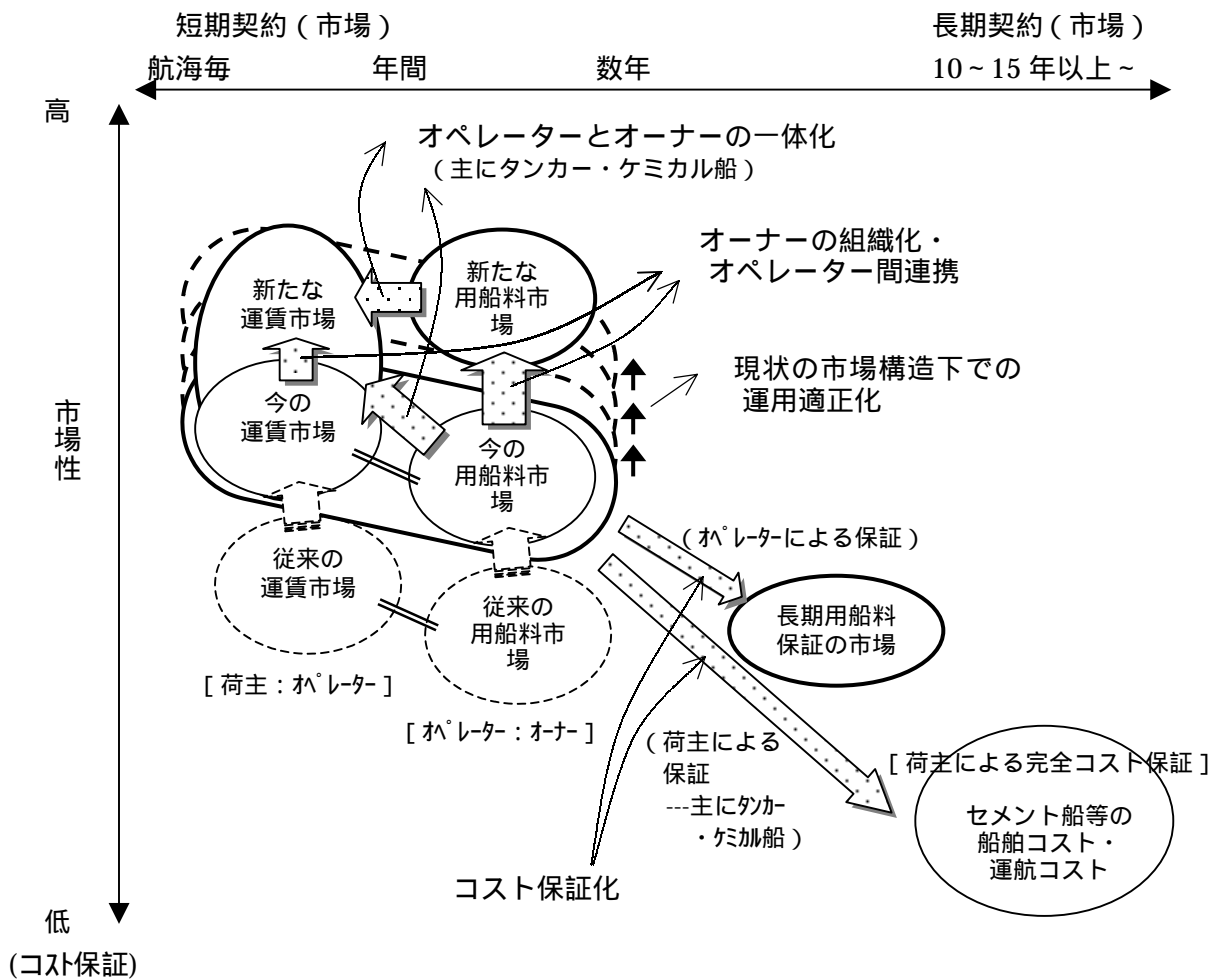
タンカー・ケミカル船、特殊タンク船等ではオーナーが力をつけてオペレーター化したり、オペレーターがオーナーを取り込む等の可能性はありと見られ、一部の貨物船でもオーナーが直接荷主と結びつく可能性は否定しきれないものではない。

コスト保証化（長期用船料保証化・コスト保証船化）

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。

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は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るが、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。

[図表 5.1.1] 今後の市場改善方向



5.2 市場改善方向別の改善策案（提言として）

前節で、内航海運の運賃・用船料市場の改善方向として、大きく、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つの選択肢があること、そのうち短期的「市場対応力の向上」には3つの方向性が考えられ、合わせて4つの方向性の中から、各事業者が自らの進むべき道を見極め、必要な対応を行うべきことを述べた。

ここでは、こ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述べる。

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ろうが、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。

[改善策提言の一覧]

- (1) 現状の市場構造下での運用適正化の方策
 - 内航タンカースケール等の有効活用
 - 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
 - 運賃・用船料市況の常時調査と活用体制の整備
 - 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
 - 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
 - 下請中小企業振興法による振興事業計画の活用
 - バンカーサーチャージの運用明確化
 - オーナーの意識改革
- (2) オーナーの組織化・オペレーター間連携の方策
 - オーナーの協業化（協業組合等）
 - 船舶管理会社の活用
 - オーナーのオペレーター別船主会の活用
 - オーナーの合併による規模拡大
 - オペレーター同士の連携と意識改革
 - 共同配船事業
- (3) オペレーターとオーナーの一体化の方策
 - オーナーのオペレーター化（一部の船種）
 - 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・ケミ加船）
- (4) コスト保証化の方策
 - オペレーターによる長期用船料保証システムの確立
 - 荷主によるコスト保証船化
 - 計画的な船舶代替建造体制の構築

5.2.1 現状の市場構造下での運用適正化の方策

内航タンカースケール等の有効活用

自由運賃制が原則である内航海運において、目安となる運賃テーブル的なものを持つことには賛否両論あるところで、標準運賃、調整運賃やタンカーの協定運賃が廃止されてきた経緯もあり、時代の潮流をみても、カルテルに準ずる行為として基準指標を持つことは認められにくいであろう。

しかし、相対的な力関係が歴然とした中での運賃交渉、用船料交渉で、しかも個別交渉であるから、他社との情報交換はあるとしても、個々の荷主等の都合で低い運賃水準での合意を求められても反論の根拠を持ちにくく、その意味で、参照できる客観的指標があれば、双方の当事者にとって納得がしやすく、かつ交渉の透明性も確保しやすいであろう。現状のタンカー部門では、未だに旧協定運賃が参照され、これにより実態に即さない運賃水準の定着となっている面もある。

スケールの使用を強制するのではなく、あくまで参照指標としてその利用方法は個々の判断に委ねるものであれば、現状の枠組みのもとでの取引の適正化という方向には合致すると考えられる。

内航タンカースケールは、(社)日本海運集会所が提供しているが、石油元売りとタンカー業界でもこれを利用しているのは一部の事業者である。これらをより普及させるために、(社)日本海運集会所のほか全国内航タンカー海運組合など、業界を代表する組織が中立的立場でスケールの存在を強くPRし、荷主元売り業界に参照を求めていく。特に燃料油価格の高騰が続く中では、パンカーサーチャージの反映もある合理的な指標であること等も含めたPRを進める。元売り各社の利用意識を高める上では、内航海運業界内だけでなく広範なPRが有効であろう。

またさらに、内航海運業界が自らより説得力のある新たなスケールを研究して創り出し、主体的にPRする方向へ進めたい。

- ・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
- ・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

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

現在、何らかの運賃参照指標を持っているのはタンカー部門だけであるが、これを活用しているタンカーオペレーターは、その結果を用船料にも反映させることでオーナーの健全な育成を図る姿勢を見せることができている。

この内航タンカースケールの他の船種への応用を考える。品目ごとに、主要航路別、船型別等に合理的基準により適正にコストを賄える水準値を算出することが望ましいが、貨物の荷姿がほぼ共通のタンカーに対して、品目によって貨物形態が異なるなど条件が一樣でない貨物船では、運賃スケールの実際の算定には困難が多い。用船料も、リブレイスや船員の確保・教育コスト等まで見通して長期的に採算を確保できる水準の設定が望まれるが、船齢、船型、設備等の相違、組織・未組織船の違いなどの条件下での算定は容易ではない。

しかし、アンケート調査結果の中には「用船料は、不況時にはマーケット性重視、好況時にはコスト保証ということでは船主経営は成り立たない」との痛烈な声もあり、算出手法の開発に困難はあっても、業界の共通利益のためには何らかの客観指標の作成と普及は必要である。

そこで、内航海運業界内部に研究体制を組織し、算定方法を開発するが、業界内だけによる整備では荷主側から信用されない可能性もあるため、業界が主導しつつ荷主やオペレーター代表も参加した中立的な検討組織とし、各立場の利害を乗り越えた合同の体制での検討とする。

まず、コストの標準値を、条件によって補正して用いる使い方のルールも含めて整備することから始め、内航タンカースケールと同様に活用をPRし、内航コストの実態への荷主の理解を求めていく。貨物船のコスト算定には、(財)海事産業研究所が公表した船舶コストの活用も検討する。

- ・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
- ・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

運賃・用船料市況の常時調査と活用体制の整備

これまで、内航海運の運賃は、当事者間の個別交渉で決まり、その値は企業秘密に属するため、客観的かつ総体の把握がしにくかった。

しかるに、タンカーにおいては、平成16年春からRIM情報開発株式会社が内航タンカーレポートを会員向けに毎週発行し、その中で、航路・船型別の運賃指標を会員向けに発行するようになった。ただし、この情報源の存在がまだあまり知られておらず、活用度はまだ低い。(RIM情報開発株式会社 <https://www.rim-intelligence.co.jp/cgi-bin/index.cgi>)

タンカー部門では、内航タンカースケールと合わせてこれを市況の客観情報としてより活用することで運賃交渉等の円滑化、適正化が期待できるが、RIM情報開発はオイルマーケットの情報提供会社であり、他の船種についてはその種の情報データは得られにくい。

そこで、各船種にわたる運賃市況情報を常時調査し公開するシステムを、内航海運業界で開発整備する。用船料は日本内航海運組合総連合会が用船料調査を定期的実施しており、それと結合させて運賃・用船料情報の提供体制を確立し、交渉に活用することで、健全な価格形成への一助とすることが期待できる。

オペレーターからの運賃情報の収集には荷主の合意も必要であろうから、荷主も含めた運営体制とすることが望ましい。日本内航海運組合総連合会や日本海運振興会等を母体とした調査情報機関の設立など、業界の主導性を発揮できる体制を検討する。提供先は限定されるとしても、情報は有料として事業として運営することで情報の質も高めることができよう。

- ・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
- ・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

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

一般にサービスの価格に市場性を求める場合、需給のバランス関係とサービスを構成するコストの動きが価格に反映されることが条件になる。内航海運の運賃・用船料はこの反映が不十分であるが故に市場性に乏しいと認識されるわけであり、現状の枠組みのもとで市場性を高めるためには、この反映がしやすい仕組みを構築する必要がある。

需給バランスについては、国が適正船腹量を公表し、実際の船腹量をこれに照らして過剰や不足の判断をしていたが、適正船腹量は制度上廃止となっている。この制度のように、過剰・不足の判断により船腹量の調整を促す目的ではなく、純粋に運賃・用船料設定のための情報提供として船腹需給の状況を把握して知らしめることはあっても良いと考える。

適正船腹量に相当する情報は法律に基づかない形で公表されることになっているが、その継続的実施を求めるとともに、内航海運業界自らも、荷主業界の総体の需要予測に基づき必要な船腹量の推計を行い提示する仕組みをつくる。推計値の算出には高度な専門性を要するであろうが、説得力ある情報提供を行うシステム確立を目指す。ただし、この必要船腹量と現有船腹量の情報から過剰

や不足の判断をするのは個々の事業者や荷主であり、船腹調整を強いるためのものではない。

同様に、燃料油代、建造船価、船員費単価など、運航・船舶コストの動向に関する市況情報も定期的かつ客観的に把握し、上記情報と同時に配信する仕組みを、内航海運の業界団体が主体となり、民間研究機関等の力も借りながら持つようにすることである。

- ・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
- ・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

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

内航海運事業者の業務は、荷主とオペレーターとの間の運送契約、オペレーターとオーナーの間の用船契約等が基本となるが、過去の調査や今回のアンケート調査等によっても、必ずしもその契約に必要な事項が記載されていなかったり、記載されていても一方的に守られない状況もある。

下請法改正や、独占禁止法特殊指定（特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法）により、契約上弱い方の立場が法的には守られるようになったが、その適正な運用がなされるか否かは今後の関係事業者の意識動向しだいである。

そこで、公正取引委員会のみには依存するのではなく、業界においても下請法等を法的根拠として、これらの契約に関する業界共通の最低ルールを明示した上で、その遵守状況を第三者の目で監視する機能を整備する。この機能は、内航海運業界が働きかけて、荷主業界のほか法律分野等の外部メンバーも交えた構成で、契約書に必要事項が盛り込まれているか、それが遵守されているかを定期的に調査し、遵守されていない場合は警告できる権限を有し、悪質な場合は社名を公表する等の措置を講ずるものとする。

用船契約において、船倉クリーニングやダンネージ片づけ、荷役等の費用が原則どおり荷主またはオペレーターが負担しているか、また、運航委託契約の場合に荷主からの元請運賃の明示がなされているか等も監視の対象となる。

これは、業界や当事者間の関係を窮屈にすることを目的とするのではなく、優越的地位の濫用を抑制する効果を狙うもので、健全な取引関係の定着を促すことを主眼とするものである。

- ・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
- ・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

下請中小企業振興法による振興事業計画の活用

平成15年11月から役務の委託取引も対象に含められた下請中小企業振興法では、親事業者と下請事業者の望ましい関係による中小企業の健全な発展のために、両者が共同で行う事業への支援の枠組み（振興事業計画）が用意されている。

振興事業計画は、親事業者の発注方法や取引条件の改善、下請事業者の施設や設備の導入、技術向上、共同利用施設設置等について、親事業者と下請事業者またはその組合等が共同で計画を作成し、国土交通大臣の承認を受けることによって高度化資金の貸付け等の金融支援を活用できるというもので、荷主対オペレーター、オペレーター対オーナーの関係が親事業者と下請事業者の関係に当たることから、この積極的活用による中小内航海運事業者の体質強化を促す。

そのために、各海運組合や内航総連合会などが、傘下の事業者に制度のPRを積極的に行うとともに、荷主業界に対しても理解と協力を求める活動を展開し、モデル的な事業案、振興計画案の提示なども行う。荷主とオペレーター、オペレーターとオーナーの双方にメリットがある実例をつく

ることにより、相互理解が進む効果を期待することができよう。

制度の理解と普及のための説明会、勉強会等を、組合主催等で継続的に行い、動機付けを図ることが考えられる。

- ・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
- ・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

バンカーサーチャージの運用明確化

国際情勢等の不可抗力により燃料油代の変動が激しく、運航コストが不安定になっており、これを負担するオーナー事業者の経営に大きな影響を与えている。

この価格変動リスクを、オーナーだけでなくオペレーターや荷主も応分に負担するために、燃料油価格の変動分を、正規の運賃・用船料と別に燃料油価格変動調整金として保証するバンカーサーチャージの制度が注目されている。

現状でこの制度を導入しているのはまだ一部で、導入されても基準時点がまちまちなど、各社で対応が異なる状況にある。そこで、内航海運業界が導入促進に向けたキャンペーンを実施強化して荷主、オペレーターの理解を促し、リスクを共有する態勢づくりを図る。

そして、このバンカーサーチャージを荷主との運送契約に明記するように求め、その遵守も上記の監視システムの対象に含める。燃料油価格の変動が激しいため、できる限りリアルタイムな反映がなされるよう、独占禁止法に触れない範囲で基準時期や精算方法の統一などの指針となるモデルを示すことも必要である。

- ・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
- ・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。

オーナーの意識改革

オーナーのオペレーターに対する船舶の貸渡しは、オペレーターを取引相手とした下請事業行為であり、それらは本来明確な契約関係によって成り立つものである。しかし、小規模事業者が大半を占めるオーナーには、契約に対する意識が低い者もあり、オペレーターとの長い信頼関係のみをよりどころとして契約の内容等に無頓着な場合も多いようである。

このようなオーナーは、時代環境の大きな変化に気づきにくく、環境変化への適応行動もとりにくい。従って、経営の根幹を脅かす今日の情勢変化に対しなす術もなく倒れるということになる。

そこで、オーナー自らが経営者としての自覚を強め、仕事の根拠となる契約の意義やあり方を学び、契約行為において自らの主張を明確にできる力をつけるとともに、時代環境の変化に対して自ら柔軟に対応できる知恵と力を高める努力を進めるような意識改革を促していく。

現状の枠組みの下で生き残るためには、自らの体質を強固なものにする必要があるとともに、経営者として「一国一城の主」的な発想を捨て他の船主との協業化・集約・合併を含めた規模拡大など、必要な場面での確かな判断をしていくべきこと等を体得するための研修や教育の機会を、各海運組合や内航総連合会で用意し、実施することである。

今回の法改正内容の正しい理解や、法に基づく自らの権利などについても意識を高める必要があり、その啓発により、将来の内航海運業を主体的に担う基幹的な事業者を育てていく。

- ・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
- ・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

5.2.2 オーナーの組織化・オペレーター間連携の方策

オーナーの協業化（協業組合等）

事業者の規模が小さいために、単独では用船料交渉等における交渉力が発揮しにくいオーナーが、連携して共同で対応できるよう協業化することの必要性は、これまでもたびたび主張されてきたが、実際には進んでいない。これは、各オーナーが、苦しいながらも特定オペレーターとの固定的関係で用船が保証され、荷主産業が確保している一定の収益のもとで最低限のコストを賄える用船料価格があり、経営を続けられてきたこと、船腹調整制度のもとで引当権という財産権が持てたこと、船舶を共有化すると担保価値が評価されにくいこと、小さくても一国一城の主として強い独立心を持つオーナーが多かったこと等によると考えられる。

しかし、荷主やオペレーター業界の収益性低下や再編、船腹調整事業の廃止などの時代環境変化は、これまでの独立自尊型経営の基盤を大きく揺るがしており、現在は、時代環境に即した新たな協業化の仕組みを追求すべき時期にあると言える。

協業化の代表的な形態としては、協業組合や事業協同組合がある。協業組合は、組合員の事業を統合し共同利益の増進を図るもので、事業協同組合は、組合員それぞれの事業に関する奉仕や共同経済事業等を行うものである。

新たな協業化は、同一地域や同一の船種、共通の荷主など、何らかの共通性をキーに複数の事業者が集結し、それぞれの特性に合わせて、各事業の制度的特徴を活用した選択による共同事業体制を構築して、共通のメリットの公平な配分を目指すものである。小規模零細な事業者を少しずつ束ねながら、実質的に交渉力のある事業体を育てていく。そういう組織化を、オペレーターからも働きかけて進める。

これによって、経営基盤が強化される可能性が高まるとともに、各オーナーの所有船舶を協業組合等にプールし、オペレーターに適正な用船料で貸し渡すといった方策の可能性も高まる。また、船舶の共同建造、共有化が促進されることも期待され、結果的に代替建造の進展にもつながる。

そして、こうした組織化を指導する経営コンサルタント機能を、各海運組合が持つなど業界自らで育てるほか、外部の機関の活用も含め確保し、活用していく。

- ・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
- ・協業組合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
- ・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

船舶管理会社の活用

例えば農業の分野では、国際競争力を高めるために、抜本的規模拡大及び集落単位の大規模農業化を国策として展開しようとしており、農地流動化による集約規模の基準を定めて、その基準を満たすもののみを支援対象とするという明確な方針転換が行われている。

内航海運業も、特にオーナー界において、小規模事業者の林立という構造下で個々の事業者の経営余力が低下し、代替建造が進まないという状況に対して、中核的事業者に船舶を集約させ、そこで効率的な運営を行う体制への変換を目指すことは合理的であり、そのような中核的事業者を育成することが、業界再編の有力な道筋とも考えられる。

中核となる可能性の高い経営体として船舶管理会社があげられる。これは、複数のオーナーの船舶を預かり、船舶と船員を一括管理し、効率的、主体的な運用により得た利益を各オーナーに還元

するものである。オーナー業の集団化による実質的な規模拡大により経営力を高め、代替建造能力の再生につながるため、その積極的な育成と活用を進める。

既存の船舶管理会社をモデルに、地域、船種など共通項による集団化を進める。農業の集団化が、個々の農家だけに任せるのではなく行政や農協等の指導で進められるのと同様に、海運組合等の業界組織が船舶管理会社の設立と運営を強力に指導するとともに、それを促進、支援する法制度の確立を求めていく。

船舶管理会社による用船交渉は、規模が拡大した1社としての交渉となるので、適正な用船料水準の確保を含め強い交渉力の発揮が期待できる。ただし、この場合、個々のオーナー事業者は、船舶の所有権者としての立場のみとなり、自らオペレーターと交渉する主体性を放棄することになるが、経営力の乏しい事業者の生き残りの道として割り切る必要もあろう。農業における農地所有者と同様に、今後のオーナーの方向は、船舶管理会社の下での集団化に参加するか、自ら規模拡大して経営力を強固にするかの選択を迫られることになる。

また、小規模なオーナーから多数の船を用船し、それをプールしてオペレーターに適正な用船料で貸し渡すシステムを会社方式で展開する船舶プール会社という形態も考えられる。

- ・ 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
- ・ 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
- ・ オーナーは今後の方向として、船舶管理会社の下での集団化への参加か自らの経営革新かを選択

オーナーのオペレーター別船主会の活用

大手オペレーターとオーナーの関係の中で、ひとつのオペレーターと関係が固定化されている複数のオーナーがある場合、それらのオーナーが船主会を形成している場合が多い。

この船主会を、共通の利害を持つ各社の共同組織として機能させ、安全・環境問題への対応に加え、基本的な契約条件改善などを獲得できるよう、関係事業者が連携して主体的に体制づくりと運営手法等の研鑽を行う。

この場合、協業体制ではないため、用船料そのものの交渉は、ある意味でライバル同士の各社の思惑が交錯する場面もあろうし、オペレーター側も団体交渉となるため歓迎しないと思われる。従って、用船料交渉以外の、安全管理面や契約条件の交渉等が主となろう。ただし、思惑が一致すれば、平均的な用船料のアップ率交渉等の組織としても良いとも考えられる。

- ・ 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
- ・ 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

オーナーの合併による規模拡大

オーナーの交渉力強化のための組織力拡充における究極の方法は、オーナー同士が合併して少しでも零細性から脱却できる道を歩むことである。

家族経営の一杯船主が多い実態や、それぞれの船主経営面におけるポリシーの相違等を考えると大きな困難を伴うであろうが、規模拡大による生き残り策としてこの選択肢は常に用意しておく必要がある。

企業合併には正当な動機付けと強力な指導力が必要で、各企業の主体的意思によりなされるものだが、そこに、経営コンサルタントや金融機関等が公正な指導を行う立場で介入することも考えられる。業界団体としても、適切な情報提供や指導等を通じて、オーナーの自主的な再編を支援する

枠組みを整えていく。

- ・ 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
- ・ 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

オペレーター同士の提携と意識改革

オーナーだけでなくオペレーターも、低運賃市場下で経営環境は厳しさを増しており、競争よりもむしろオペレーター相互間で横に連携し、効率性や規模の利益を追求しようとする考えがあっても良い。

荷主の系列下にあるオペレーターが系列の枠を超えて連携することは困難が大きいであろうが、独立系オペレーターならその可能性は十分考えられよう。系列オペレーターでも、新規分野や特定分野に限った提携ならあり得ると考えられる。

荷主業界は、製品バーターなどの形で企業間の連携を強めている部分もあり、内航海運オペレーターも同様の発想で、企業間で相互に合理化メリットのある連携方策を見出し、業務提携等の方法により輸送引受能力の拡大・サービス・信用力の向上など組織的な力を発揮していく。連携の形態としては、次項の共同配船事業が中心となろうが、特定分野、船舶管理の共同子会社の設置等も考えられる。

オペレーターは本来、荷主に対してそのニーズに応えた運送責任を果たすという責務と併せ、自らの支配船のオーナーに対しては、コストに見合った対価（用船料）を支払い健全な育成を図るという責務も負っている。従って、オーナーとの契約を自ら遵守するとともに、荷主に対してはかかるコストを説明し、オーナーへの用船料を賄えるだけの運賃を獲得する責任があると言える。

しかし、この責任を十分に果たしてこなかったことが今日の運賃、用船料の低迷を招いた部分もあるという点を自覚し、オペレーターもその認識を新たにする意識改革を進め、相互の連携の力をもって業界としてのコスト説明力、交渉力を高めていくことが必要で、業界組織を通じてその啓蒙、指導を進めていく。こうした責任は、安全運航ができるオーナー体制の確保という点で、内航海運業法改正がオペレーターに課した運航管理責任にも含まれると考えられる。

また、オペレーターは、荷主への説明責任の遂行を通じて、荷主企業自身の物流部門への責任意識の高揚を促さなければならない。内航海運はメーカー物流と言われるように、その安定と活性化には荷主側の責任も重いことを訴えていく。

- ・ オペレーターが相互に連携して規模の利益を追求
- ・ 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
- ・ それを通じて荷主の物流部門への責任の重さも訴え

共同配船事業

オペレーター相互の連携方策のひとつとして、支配船舶の配船を共同で行い船舶の稼働率を向上させる共同配船事業の促進を図る。

共同配船は、荷主側にとっても輸送効率の向上がコストダウンにつながる可能性もあることから歓迎されるものと考えられる。実施には荷主のほか、オーナーも含めた理解と協力が必要で、有機的な結合ができる相手を見つけるための仲立ち情報交換システムも必要となろう。

こうした共同配船は、運賃・用船料の共通化につながり、交渉も複数の関係事業者の共通交渉となるであろうから、実質的なオペレーターの交渉力向上となる。いわば水平方向のコラボレーショ

ン（協業）である。

- ・ 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
- ・ 運賃交渉力の向上を期待

5.2.3 オペレーターとオーナーの一体化の方策

オーナーのオペレーター化（一部の船種）

内航海運業法の改正で、法律上はオペレーターとオーナーの区別がなくなり、全ての海運事業者が荷主と直接に運送契約を結べるようになった。

この転換を有効に活用し、オーナーであっても、自ら荷主に対する営業を行いオペレーター行為も含めた一連の運航任務をこなす、という業態改革を図ることである。

これにはオーナー事業者の高い志と経営意欲が必要で、系列も含め固定化した荷主とオペレーターの体制の中に参入し、直接荷主相手の営業開拓をするには困難も多く、特に鉄鋼船等の分野では困難視されるが、例えばケミカル船や一部の貨物船等の部門では、固定化した業界構造を下から打ち破る力の発揮が期待されることである。

ただし、これを可能にするには、受け入れる荷主の意識改革も必要であり、これが不十分な場合にはオペレーター化と言っても二次オペレーター、三次オペレーターとなり多重構造を助長することにもなりかねないため、注意が必要である。

- ・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）
- ・これを受け入れる荷主の意識改革も促進

オペレーターとオーナーの企業集約体制化（合併）（主にタンカー・ケミカル船）

法律上はオペレーターとオーナーの区別がなくなったが、そうであれば両者が一体となった体制に再編しようという発想であり、これは、タンカー・ケミカル船部門では協業化も含めた広義の一体化はあり得ると考えられる。

オペレーター会社に傘下のオーナー会社が合併し、用船を自社船化して自社船の数を増やし、オーナーオペレーターとして自らが運航や船舶管理の全責任を負いながら経営するものである。オペレーターがオーナー機能を兼ねることになる。

これは、オペレーターにとって、これまでオーナーから用船することによりリスクを回避分散してきたものが、それらのリスク管理もすべて自前で行わなければならない、代替建造も自らの責任で行うという意味で、オペレーターの強い自覚と意欲が必要となろう。自社船化することによる各種のコスト増、特に組織船化による船員コスト増などのリスクに耐え得る体制の確保も前提となる。

これまでのオーナーは、合併に際して船主としての事業経験を生かして合併会社の経営に参画し、力を発揮できるよう、意識の転換とノウハウのさらなる研鑽が求められることとなり、それができなければ単なる買収に終わってしまうであろう。

- ・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）
- ・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

5.2.4 コスト保証化の方策

オペレーターによる長期用船料保証システムの確立

昨今のように、コストの急激な変動に対して運賃・用船料の変動が追いつかず、市場性が発揮されにくい状況に対しては、市場性を高める前記のような各方策への限界感から、逆に短期市場性の否定ともなる長期のコスト保証を求める意識も強まり、今回のアンケート調査でも、各品目・船種にわたりオーナーの約半数がコスト保証化を望む結果となった。

しかし、特に鉄鋼船や一般貨物船の分野では、トリップ輸送等もあることから、セメント船のような荷主による完全コスト保証体制へ直ちに移行することは考えにくく、可能性があるのはオペレーターによる長期の用船料保証体制への移行である。

オーナーにとっては、船舶のライフサイクルを通じた長期の用船料収入が保証されることによって経営の安定化につながるが、自らの船舶がオペレーターに長期支配されることで経営の自由度は低下する。ただし、それにより金融機関からのファイナンスが受けやすくなり、代替建造の促進につながることになる。

また、見かたを変えれば、オペレーターとオーナーが、用船者と貸渡者という立場を超えて一体的に海運事業を行う体制に近づくとも言えるが、それには、オーナーが高い経営感覚を持ち、相互に利益を得られる展開に参画する姿勢を強く持つことが必要となる。

ただし、長期用船料保証と言っても、船種・品目によってオペレーター、オーナーの置かれている環境はそれぞれ異なるため、船種や品目ごとに船の支配・管理方法（計画的配船等）保証の具体的な形態（長期用船契約内容、船員費や安全・環境基準の強化に伴う大幅なコスト増による用船料見直し条項等）に関するモデルを作成することが必要となる。このモデルは、荷主、オペレーター、オーナーがそれぞれメリットを得られるよう、公平な視点からの作成も求められ、内航海運業界団体が主導しつつ各立場の代表等が参加した検討機関を設けて作成することが望ましい。

- ・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
- ・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

荷主によるコスト保証船化

荷主企業による長期的なコスト丸抱えの保証方式は、セメント船で既に実施されている。セメント輸送等は大半が専用船、専航船で他への転用がきかず、荷主企業の数も限られるために、荷主、オペレーター、オーナーの関係も固定的にならざるを得ず、その中で安定的に船腹量を確保するための形態として、コスト保証船の道が選択されてきたと言って良い。

こうした体制への移行は、すべての船種で可能なわけではないが、専用船的色彩の強いタンカーやケミカル船の一部では荷主の意識しだいで可能性はある。ただし、これもと同様に、船種や品目による環境の相違に見合ったそれぞれの仕組みを公平な視点で構築する必要がある。

コストが荷主に完全保証されるとなれば、以上にオーナーは安定的な収入が保証されるが、船舶が荷主に完全管理されることになるため、自身の才覚で経営展開しようとする海運事業者としての主体性は削がれることになる。前記の市場性向上策に対応できないオーナー事業者の逃避的な選択肢と見ることもできる。

オペレーターは、船腹確保は保証されるが、運賃市場と用船料市場のギャップリスク（コスト変動によるリスク）を自ら負担することになるため、リスク分散方法等も含めた検討が必要であるほ

か、代替建造に対する責任も自ら負うことになる。

- ・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
- ・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

計画的な船舶代替建造体制の構築

長期用船料の保証やコスト保証体制下では、船舶の代替建造・新造の責任も荷主またはオペレーターが負うことになる。船腹需給の自己管理と合わせて、長期を見通した計画的建造を行わなければならない。この計画に沿って、新たな保証船としてオーナーに建造させるか、オペレーターあるいは荷主自らが建造主体となって船を確保していくかである。

この船舶建造の計画は、長期の船腹需要の見通しとの対比において、短期の市場性とは別の次元で、長期的な船腹市場を左右することになり、その市場安定に対する責任もオペレーターまたは荷主が負うことになる。

オペレーターまたは荷主がこうした長期の建造計画を立てやすいよう、船腹需給や造船市場に関する情報提供等を行う業界体制の整備も、内航海運業界が主導しつつ荷主業界との連携により構築していく。

- ・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）
- ・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

5.3 市場改善に必要な環境整備方策案（提言として）

以上、運賃・用船料市場の方向性に基づく改善方策案を述べてきたが、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、同じく提言として以下に示す。

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。

[環境整備方策提言の一覧]

（１）市場改善の支援に必要な方策群

- 船員の合理的な運用ルールの明確化
- 労働条件改善による新規船員の確保・育成
- 船員の確保・育成を容易にする制度環境整備
- 定員減の合理化船の開発
- 造船の活性化と船台の確保
- 組織化・協業化を促進する制度環境の整備
- 海運事業者の組合組織再編
- 暫定措置事業のあり方の検討
- 内航海運業界と行政との情報疎通体制の強化
- 海運産業基盤の整備充実促進
- 新規貨物確保への取り組み

（２）トータルな方向づけの明確化の必要性

- 荷主も交えた内航海運の将来ビジョンづくり
- 行政による内航海運活性化の方針・施策の明確化と実行

5.3.1 市場改善の支援に必要な方策群

船員の合理的な運用ルールの明確化

船員の労働に関しては、船員法の改正・運用強化により増員を強いられた場合も多く、安全最少量、さらには今後標準定員制度の運用も厳格化すると言われ、船員コストの上昇が特にオーナーの経営を圧迫している。こうした状況から、船員業務のあり方、運用をより合理的にできるよう、そのルールを明確化していく必要がある。

港湾荷役や船艙内清掃、ダンネージ片づけ、タンククリーニングなどは、本来はオペレーター側、陸上側の業務であるはずであるが、契約に明示されないまま船員にそれらの業務が求められ、それによるオーバータイム費用が負担されない例もあることから、その役割分担を明確にし、かかる船員コストが正当に船主に支払われるようにする、あるいは陸上側の作業とするというルールの確立

も含まれる。

このルールの確立は、海運組合等の業界団体が各品目に即した基本線を作成し、これをオペレーターやオーナー各社に普及させるよう啓発を進めるとともに、既に良好な運用をしているオペレーター事業者は、自らのルールを他社にもPRし、普及の先導役を果たしていく。また、行政の適切な指導も求めたい。

- ・ 陸上側との役割分担の明確化等のルールを確立
- ・ 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

労働条件改善による新規船員の確保・育成

安全最少定員の遵守義務づけ等の影響もあって、船員不足問題が深刻化している。内航海運業界の船員の年齢構成は極端に高齢層に偏っており、若年船員の不足から、今後さらに船員不足は深刻さを増すことは確実であり、このような状況を放置すれば今後、欠員による停船という事態も招きかねない。船舶の消滅以前に人がいなくなって内航海運の灯が消える日を迎えることになる。

海上技術学校（独立行政法人海員学校）の卒業生でも船員にならない者が多いのは、船内という特殊な環境下での厳しい労働条件が敬遠されているためとも言われ、それを改善するための船員法改正や運用強化も現時点では効果を見せていない。

新規の若年層船員を育成、確保するためには、内航海運の船員が魅力ある職業、誇り得る職業であることを強力にアピールする必要があり、それを保証する労働環境、労働条件の改善による船員の確保・育成に業界自らが積極的に取り組んでいく。

労働環境、労働条件の改善にはコスト増を伴うが、運賃、用船料改善の中でこれを吸収できるよう業界が一丸となって訴えかけを続けていく。多くのオーナーは、若年船員を採用しても乗船習熟訓練をしてから定員に加えるという経済的余裕がないのが実情であり、それらのコストも用船料に含めるようにしなければならないが、個々の交渉では限界もあるため、業界をあげてのアピールを強めていく。

そして、改正された船員職業安定法の運用による船員派遣事業の活性化により、船員雇用市場を流動化、活性化させ、新規船員を必要とする事業者にも良質な船員の採用を保証できるシステムの形成を、関係事業者の連携によって進めることである。

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 船員派遣事業の活性化で船員雇用市場を流動化、活性化

船員の確保・育成を容易にする制度環境整備

船員の確保・育成は、船員の養成制度や免許制度のあり方と密接な関わりを持つ。上記のように内航海運業界自ら努力するが、海員学校の縮小も議論される中で、船員確保を業界の自助努力のみに求めるのは限界もある。

現状では、船員を志す若者がいても、実際に船員になれるまでの道のりは長く複雑である。海員学校だけでなくより多方面から志のある青年層が容易に船員になれるよう、船員教育のあり方の見直しを行政に求めていく。また同時に、業界内で公平に新規船員の供給を受けられるような仕組みへの配慮も求めたい。

さらに、航海当直する乗組員には6級海技士の配乗が義務づけられるが、この免許を取りやすく

して船員の供給源を柔軟に拡大することができるよう、免許制度とその運用の改善も行政に要請する。

- ・ 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
- ・ 6級海技士免許制度と運用の改善も要請

定員減の合理化船の開発

船員不足への対応として、新規船員の確保と同時に定員削減により少人数でも安全に運航できる船舶を開発することが有効である。

現在の内航船の定員は、総トン数や連続航海時間によって決められており、改正された船員法はそれを厳格に守ることを求めている。安全上の必要人員として定められたものだが、陸上では、例えば列車でもワンマン運行が一般化しているように、技術進歩により（列車とは条件が異なるが）人間による操作や安全監視を補う設備の導入は可能なはずである。

安全性を確保向上させつつ省力化する設備等の技術開発（機関部要員が不要なシステムの開発利用等）を進め、これを使った新造船あるいは改造によりその整備を施した船舶には、その設備能力に応じた少ない定員での運航を認めるなど、定員数の決定基準に省力化・安全設備の状況を含めるように変えていくべきである。

A I S（船舶自動識別装置）搭載促進とこれを活用した次世代型航行支援システムの全海岸線にわたる拡充による航行管制の高度化も、省力化と安全性強化の両立手段として強く求めていく。

これらによる定員減は船員費の削減、ひいては代替建造の促進につながるもので、これを船員不足への対応策の一方の柱とするよう、内航海運業界から造船はじめ関係業界へ技術開発の推進を働きかけると同時に、制度面の対応を行政に要請する。

- ・ 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
- ・ 定員数の決定基準に省力化、安全設備状況の加味を要請
- ・ 航行管制の高度化も求める

造船の活性化と船台の確保

これまでの過剰船腹の存在、運賃・用船料の低迷に伴う新規建造の停滞の影響もあって、造船業界も苦境に晒されており、中小の造船事業者の廃業も相次いでいる。こうした状況が続く中で、建造需要に対して船台不足という問題が表面化することが予想され、船台確保のためにも造船業の活性化対策が必要である。

これには、結局、運賃・用船料の適正化によってオーナー等が代替建造しやすい環境をつくることが第一であるが、造船業側からのアプローチによる建造環境の増進も促していく。建造船価が低減されれば、代替建造促進に大きな力となると考えられる。

特に、大手オペレーターは、荷主の長期的な輸送需要を知り、その需要に応じた船腹量を確保しなければならない立場にあることから、オペレーター自らが使用する船舶について、オーナーとも連携をとりながらシリーズ建造や仕様の標準化などによって建造コストを引き下げることが有効であり、造船業界と海運業界が共同でその対策を展開する。オーナー、オペレーターの代表と造船事業者、必要に応じ鉄道・運輸機構や海上技術安全研究所等との合同による研究体制の樹立等を進める。

また、造船業界に対しても、内航海運業界と同様に、小規模零細事業者の提携化など、業界構造

の改善合理化を求めていく。

- ・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
- ・造船業界も零細業者の提携化など構造改善を

組織化・協業化を促進する制度環境の整備

運賃・用船料市場適正化の有力な道筋のひとつとして、協業化や船舶管理会社の活用をはじめとするオーナーの組織化による交渉力強化を掲げたが、現状の制度環境は必ずしもこれを進めやすいものとはなっていない。

長く一国一城の主として経営できてきた零細オーナーが時代環境の変化に対応できないこと等が、組織化を阻む要因と考えられるため、それに対する動機付けを業界組織等が主体的に進めるとともに、協業組合の設立に対する条件緩和や設立に際する許認可の特例措置、協業組合や船舶管理会社に対する税制上の優遇措置などを行政に強く求め、組織化をしやすい環境づくりを促進する。

また、鉄道・運輸機構による船舶共有建造制度を活用したファイナンスの支援制度の強化、金融機関の指導など、共有での担保価値が保証され、協業体制での代替建造がしやすい環境整備を行政に要請していく。

- ・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
- ・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

海運事業者の組合組織再編

内航海運事業者の協業化等、組織力強化を進める上で、事業者間の連携、結束を強めるという観点からは、現在の日本内航海運組合総連合会傘下5組合の組織体制が必ずしも最良ではないという見かたもある。

5組合間で事業者の重複があったり、オペレーター、オーナー、また船種による集合のしかたが各組合で異なるなどの状況があり、これを協業化の体制づくりに直結できるように再編成する必要性も考えられる。

この組合体制再編について、日本内航海運組合総連合会と各組合が共同で、業界全体にわたる組織的研究を行い、早期に結論を得て実効性ある体制への変革を進めていく。

- ・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

暫定措置事業のあり方の検討

平成10年度に導入された内航海運暫定措置事業は、資金不足と借入金の増大に陥っているが、その最大の要因が新規建造の減少であり、これはまさに、運賃・用船料の低迷とコスト増の間で代替建造余力がなくなってきたことの結果である。

従って、暫定措置事業の建て直しには、本質的には運賃・用船料の改善が必要であるが、前記のような各方策によりその改善方向を見出しつつも、現状の延長上の環境下で事業の建て直し、軟着陸が図れるよう、運営方法の見直し等も含め早期に方向性を打ち出すべきである。

特に、解撤等交付金の申請対象を限定している現状は、制度自体に自ら制約を与えている面もあり、未交付金の精算も含めてできるだけ早く解決できるように努める。

また、内航海運が国内貨物輸送の4割を担う基幹産業であることや環境に優しい輸送モードであることへの配慮も含め、自助努力による問題解決の困難性を補う産業支援施策を行政に求め、暫定措置事業の安定的な実施と計画的終了につなげる。

- ・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
- ・自助努力を補う産業支援施策を行政に要請

内航海運業界と行政との情報疎通体制の強化

運賃・用船料市場の適正化による内航海運の活性化には、これまで述べたように行政による的確な制度的担保や規制・誘導・指導等を求めるべき要素も多い。内航海運業界を代表する組織である日本内航海運組合総連合会では行政とのパイプの強化に努めているが、さらに円滑な情報疎通ができる体制に進化させる必要もある。

国土交通省海事局をはじめとして荷主産業に関連する各省庁も含めた行政と内航海運組合総連合会の定期的な情報交換、意見交換の場を持ち、業界の実態と課題を正しく速やかに行政に伝え、課題に対しては迅速に政策に反映されるように求めていく。

- ・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

海運産業基盤の整備充実促進

内航海運業は、国の経済を支える基礎素材貨物のほか生活物資も含めた輸送という公共的な使命を担う産業である。この健全な発展には、その基盤となる港湾等の公益機能の整備充実が不可欠である。

石油・ケミカル・セメント・鋼材等基礎素材物資の輸送については、当該荷主企業の私設岸壁が利用される事例が多いが、私設バースも老朽化、大型化のニーズ等から施設の更新期に入っている。バースの水深確保、バースの更新に関して国による支援を求めていく。

他方、生活物資輸送において、RORO船、コンテナ船などによる内航ユニットロード輸送は、外航とのリンクも含めた国内フィーダーネットワーク構築のため、国際ハブ港湾となるスーパー中核港湾構想の推進をはじめとする各港湾の機能強化が求められている。船舶の大型化等に対応し、ボトルネックとなっている港湾荷役の効率化にも関連する港湾埠頭のヤード、水深、アクセス道路等のインフラの整備、港湾機能の運用効率化のための情報基盤整備など、船舶運航や荷役などの効率化につながる環境整備を強く行政に要請する。

- ・私設バ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

新規貨物確保への取り組み

運賃・用船料の適正化には、内航海運業自体の活性化が大きな前提となろうが、産業構造の変革の中で貨物輸送量が伸び悩みを見せる状況を踏まえ、素材型貨物の輸送を主とする内航海運業も自ら新たな貨物確保による市場開拓を進め、活性化の道筋を見出す必要もある。

内航海運が対応可能な新規物流の開拓方向は、モーダルシフトへの適応、外航コンテナのフィーダー輸送、静脈物流の拡大などが考えられるが、業界として、また個々の内航海運事業者が自ら開拓への営業活動を展開するとともに、それらの促進のための経済界全体の中での環境整備を関連業界に求め、さらにその支援施策の導入等を行政に対し積極的に要請していく。

モーダルシフトの受け皿、コンテナフィーダー輸送の主役となるには、海上一貫輸送コストが陸

上一貫輸送コストを下回るようにしなければならない。そのためには、上記基盤整備の促進と同時に、運航・船舶コストの削減に資する支援政策を国に求めつつ、船舶の大型化等によるコスト削減等、内航海運業界の自助努力を強化する。

また、循環型経済社会の構築に必要な海上輸送を促進するために、廃棄法令、各都道府県の条例や港湾当局運用方針等の規制緩和を強く求める。

新規物流貨物が開拓できれば多くの船舶が必要となり、新規船舶の建造促進にも大いに結びつくため、業界として、これら新規貨物輸送の促進に必要な施策展開に向けた行政への働きかけを強めていく。

- ・ 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
- ・ 陸上輸送に対抗できるコスト削減への支援を国に要請
- ・ 廃棄法令、条例や港湾運用の規制緩和等を求める

5.3.2 トータルな方向づけの明確化の必要性

荷主も交えた内航海運の将来ビジョンづくり

日本内航海運組合総連合会では、平成13年6月に、財団法人国民経済研究協会への委託により、「内航海運ビジョン」を策定している。これは、内航海運事業者代表を中心に、有識者、荷主代表、関係機関を交えた研究会による議論を経て策定されたもので、「自立と創意工夫がひらく内航フロンティアへの挑戦（多彩で活力ある開かれた内航海運への道）」を将来像のテーマとし、今後の方向を示している。

ここで示された方向は、本調査における前記の提言と重なる部分も多く、また制度的な担保が実現したものもあるが、現状においてこのビジョンが尊重され、荷主も含めた業界全体がこれに沿って前進しているとは言い難く、むしろ、新たな環境変化のもとで対応方向を見失い混乱している感もある。

本調査での提言は、運賃・用船料の改善・適正化を主対象とするものであるが、それも含めて、業界構造自体のあり方、各主体の果たすべき役割、必要な制度やルールなどをトータルに位置づける新たなビジョンを持つ必要がある。

このビジョンは、内航海運業界が自らの主張を込めて策定すべきものであるが、業界内部だけではなく、荷主や行政、他産業機関等の参加も積極的に求めた体制により、客観的視点も含めた内航海運のあり方に関する意見交換の仕組みを作りながら、関係者の共通認識を醸成する中で策定し、業界内事業者が共通に指針にできる業界憲法として確立されることが望ましい。

- ・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
- ・業界の主張のほか客観的視点も含めて策定

行政による内航海運活性化の方針・施策の明確化と実行

内航海運業界は、こうした自らのビジョンづくり等を通じて、自らの存在意義を強力にアピールするとともに、構造上の問題点、特に、内部努力だけでは解決し得ない課題を白日の下に晒し、世論の指示を得て必要な行政的対応を求めていかなければならない。

これまでの提言の中でも、行政に求めるべき事項を様々に指摘してきたが、行政がそれを正面から受け止め、的確な対応を講ずるよう、総合的な行政としてのスタンス、ビジョンを持って政策立案・運営に当たることを求め続けるべきである。

行政に対して、個々の課題に関する情報交換のみならず、内航海運業が国の経済を支える動脈であり国の責任でその機能を守る必要があるべきこと、他産業のしわ寄せを受けるだけでなく一産業として正当な評価と見返りを得つつ活動できる環境が必要であること等を強く訴えかけ、それを具体化する法制度の整備や改善なども含め、活性化の方針の明示を求めていく。

そして、それを施策として担保し、実行することを、業界も協力しつつ促していくことである。

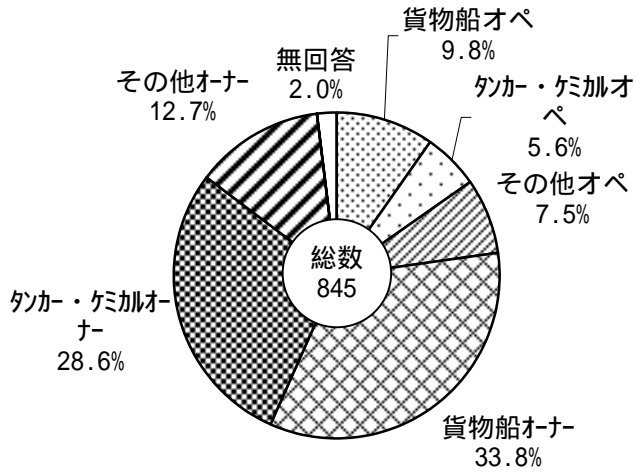
- ・総合的な行政のスタンス、ビジョンを持った政策立案・運営を求める
- ・健全な業界環境形成の必要性を訴え、法制度整備や活性化方針の明示、その施策担保と実行を促進

資料編

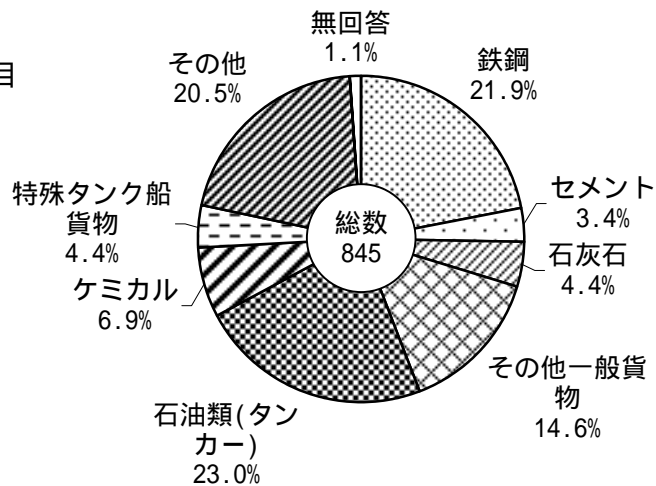
資料1. アンケート集計結果〔全体編〕

1. 回答事業所の属性分布

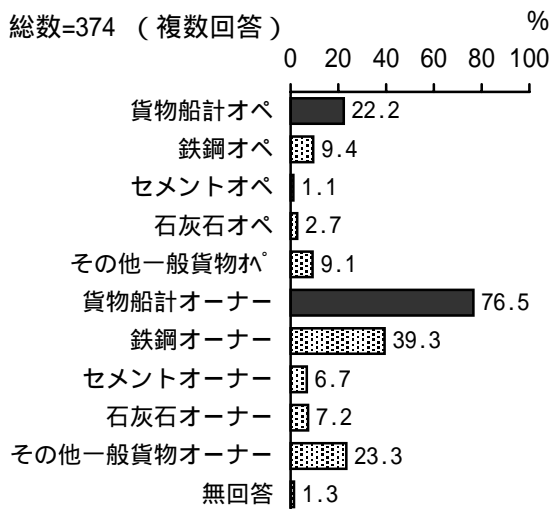
1b5品目・事業区分



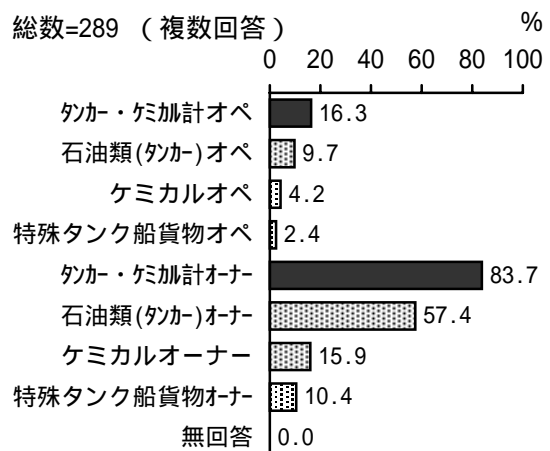
1b対象貨物品目



1b6貨物船品目・事業区分



1b7タンカー・ケミカル品目・事業区分



1c資本・出資金

単位：％（5％未満非表示）

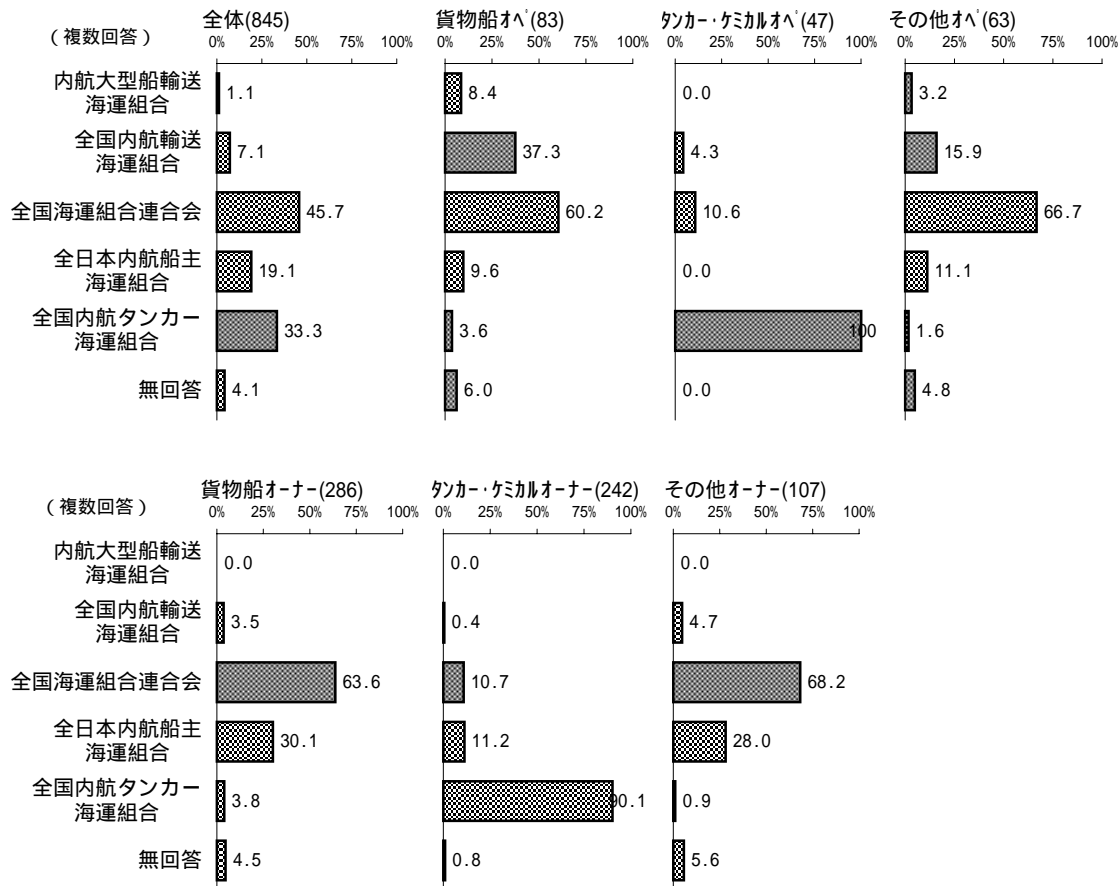
	5億円以上	3～5億円	5千万～3億円	1～5千万円	1千万円未満	無回答
全体(845)	11.7		53.3		23.2	
【事業種別】						
オペレーター(194)	7.2	6.7	28.9		44.3	12.9
オーナー(640)	9.7		66.6		23.7	
【品目・事業区分】						
貨物船オペ(83)	8.4	8.4	30.1		43.4	9.8
タンカー・ケミカルオペ(47)	6.4	8.5	31.9		44.7	8.5
その他オペ(63)	6.3		23.8		46.0	9.0
貨物船オーナー(286)	8.0		53.5		32.9	
タンカー・ケミカルオーナー(242)			66.9		27.2	
その他オーナー(107)	10.3		43.9		42.1	

1d企業区分

単位：％（5％未満非表示）

	株式会社	有限会社	個人	その他	無回答
全体(845)		53.4		37.6	5.9
【事業種別】					
オペレーター(194)			82.5		10.8
オーナー(640)		45.0		45.6	7.3
【品目・事業区分】					
貨物船オペ(83)			90.4		6.0
タンカー・ケミカルオペ(47)			91.5		8.5
その他オペ(63)			65.1	22.2	9.5
貨物船オーナー(286)		39.9		50.7	8.0
タンカー・ケミカルオーナー(242)		54.1		40.9	
その他オーナー(107)		40.2		43.0	11.3

1e所属組合 × 品目・事業区分



1c資本・出資金

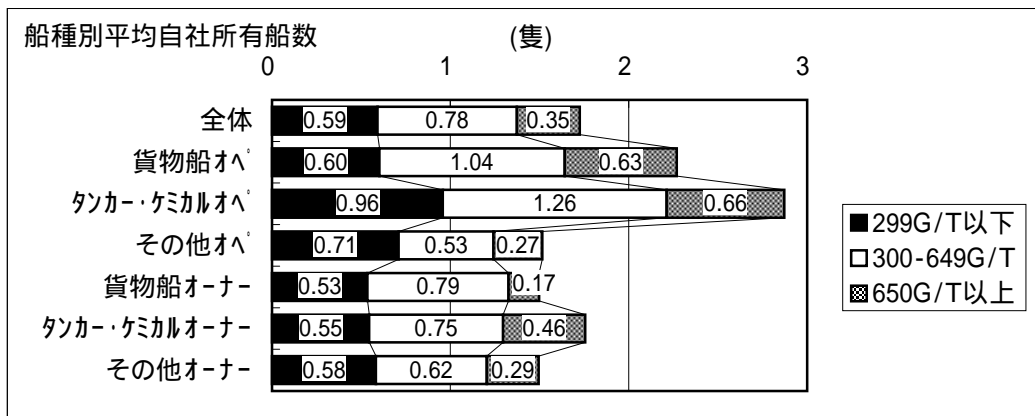
単位: % (5%未満非表示)

	5億円以上	3~5億円	5千万~3億円	1~5千万円	1千万円未満	無回答
全体(845)	11.7	53.3	28.2			
【所属組合】						
内航大型船輸送(9)	33.3	55.6	11			
全国内航輸送(60)	13.3	10.0	33.3	30.0	13.3	
全国海運組合連(386)	13.5	50.0	32.5			
全日本内航船主(161)	9.3	54.7	28.6			
全国内航タンカ(281)	8.5	65.5	21.4			

1f114自社所有船数(計)

単位: % (5%未満非表示)

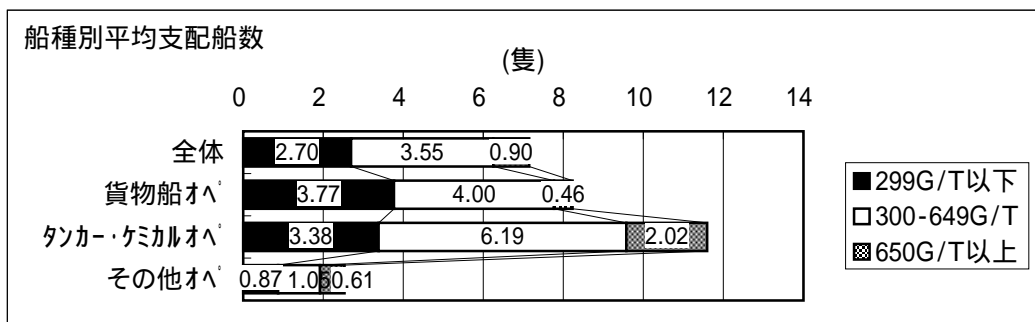
	0隻	1隻	2-3隻	4-5隻	6-9隻	10-14隻	15隻以上	無回答
全体(845)	6.5	53.4	25.9	6.6				
【事業種別】								
オペレーター(194)	22.2	26.3	29.9	10.8				
オーナー(640)		62.0	24.7	5.5				
【品目・事業区分】								
貨物船オペ(83)	21.7	25.3	27.7	12.0	6.0			
タンカー・ケミカルオペ(47)	17.0	17.0	38.3	14.9				
その他オペ(63)	27.0	33.3	27.0	6.3				
貨物船オーナー(286)		64.7	23.1					
タンカー・ケミカルオーナー(242)		55.4	30.2	7.9				
その他オーナー(107)		71.0	17.3					



1f124支配船舶数(計)

単位: % (5%未満非表示)

	0隻	1隻	2-3隻	4-5隻	6-9隻	10-14隻	15隻以上	無回答
全体(194)	23.2	9.3	16.6	14.4	12.9			
【対象貨物品目(集約)】								
貨物船(83)	9.6	12.0	18.7	16.9	15.7	6.0		
タンカー・ケミカル(47)	19.1	6.4	2.8	17.0	10.6	23.4		
その他(63)		42.9	7.9	25.8	8.8			



1f2所有船の船齢

単位: % (5%未満非表示)

	3年未満	3～5年未満	5～10年未満	10～15年未満	15～20年未満	20年以上	無回答
全体(845)		19.6	39.8	14.9		18.7	
【事業種別】							
オペレーター(194)		24.2	27.8	15.5	5.1	24.7	
オーナー(640)		17.2	43.4	18.0		16.3	
【品目・事業区分】							
貨物船オペ(83)		32.5	22.9	9.6		30.1	
タカ・ケミカオペ(47)		19.1	53.2	8.4	6.4	10.6	
その他オペ(63)		17.5	15.9	30.2	6.3	28.6	
貨物船オーナー(286)		24.1	41.6	8.7		17.1	
タカ・ケミカオーナー(242)		9.1	51.7	19.3		13.6	
その他オーナー(107)		16.8	30.8	29.4	6.5	17.8	
【所属組合】							
内航大型船輸送(9)	11.1	22.2	11.1	22.2		33.3	
全国内航輸送(60)		33.3	31.7	6.7		25.0	
全国海運組合連(386)		20.2	35.8	16.6		20.2	
全日本内航船主(161)		24.8	42.2	10.6		12.4	
全国内航タカ(281)	11.4	50.9	18.5			14.6	

1f3船員組織状況

単位: % (5%未満非表示)

	組織	未組織	無回答
全体(845)	14.0	74.8	11.2
【事業種別】			
オペレーター(194)	26.8	50.5	22.7
オーナー(640)	10.3	82.5	7.2
【品目・事業区分】			
貨物船オペ(83)	33.7	43.4	22.9
タカ・ケミカオペ(47)	31.9	53.2	14.9
その他オペ(63)	14.3	57.1	28.6
貨物船オーナー(286)	6.6	85.7	7.7
タカ・ケミカオーナー(242)	13.2	82.2	
その他オーナー(107)	14.0	76.6	9.3
【所属組合】			
内航大型船輸送(9)	55.6	22.2	22.2
全国内航輸送(60)	31.7	50.0	18.3
全国海運組合連(386)	11.4	79.0	9.6
全日本内航船主(161)	11.8	77.6	10.6
全国内航タカ(281)	17.8	75.4	6.8

2. 荷主との関係【オペレーターへの設問】

2-1 長期元請運送契約荷主数

単位：％（5％未満非表示）

	なし	1社	2社	3社以上	無回答
全体(194)	33.0	21.1	12.9	26.8	6.2
【対象貨物品目(集約)】					
貨物船(83)	22.9	22.9	19.3	32.5	
タンカー・ケミカル(47)	19.1	21.3	14.9	38.3	6.4
その他(63)	55.6		19.0	11.1	11.1

2-2 最大荷主の運送収入割合

単位：％（5％未満非表示）

	20%未満	20～40%未満	40～60%未満	60～80%未満	80～100%未満	100%	無回答
全体(118)	22.9	16.9	16.1	18.6	19.0	9.3	5.1
【対象貨物品目(集約)】							
貨物船(62)	29.0	16.1	11.3	17.7	18.5	9.1	6.5
タンカー・ケミカル(35)	14.3	20.0	22.9	25.7	8.6	9.6	
その他(21)	19.0	14.3	19.0	9.5	14.3	11.5	9.5

2-3 最大荷主との取引年数

単位：％（5％未満非表示）

	1年未満	1～3年未満	3～5年未満	5～10年未満	10～15年未満	15～20年未満	20年以上	無回答
全体(118)	5.1	5.1			71.2			5.1
【対象貨物品目(集約)】								
貨物船(62)		6.5			74.2			6.5
タンカー・ケミカル(35)	7.5				77.1			
その他(21)	9.5				52.4			9.5

2-4 最大荷主との資本関係

単位：％（5％未満非表示）

	ある(50%以上)	ある(50%未満)	ない	無回答
全体(118)	17.8	18.6	60.2	
【対象貨物品目(集約)】				
貨物船(62)	19.4	17.7	58.1	
タンカー・ケミカル(35)	20.0	25.7	54.3	
その他(21)	9.5	9.5	76.2	

2-5a最大荷主との基本運送契約書

単位：％（5％未満非表示）

	取り交わしている	取り交わしていない	無回答
全体(194)	63.4	29.4	7.2
【対象貨物品目(集約)】			
貨物船(83)	66.3	26.5	7.2
タンカー・ケミカル(47)	91.5		
その他(63)	39.7	50.8	9.5

2-5b基本契約終了期限の有無

単位：％（5％未満非表示）

	ある	ない	無回答
全体(123)	38.2	61.8	
【対象貨物品目(集約)】			
貨物船(55)	38.2	61.8	
タンカー・ケミカル(43)	34.9	65.1	
その他(25)	44.0	56.0	

2-5c最大荷主との基本運送契約期間

単位：％（5％未満非表示）

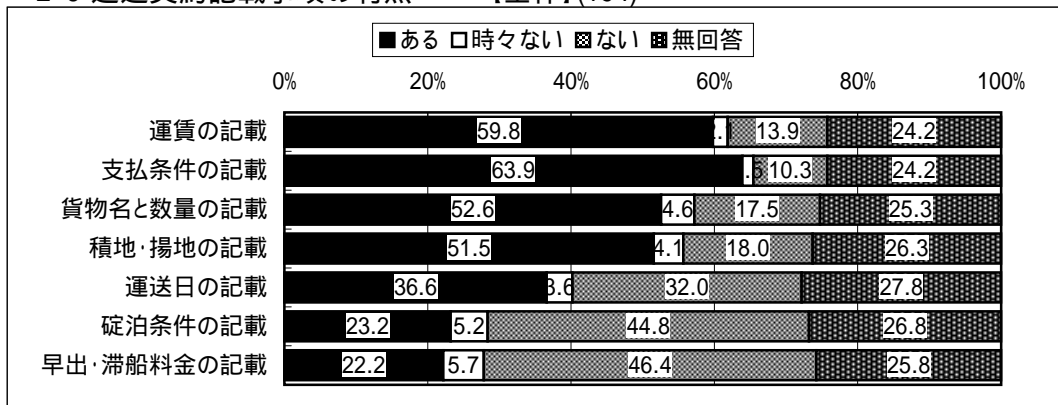
	6ヵ月未満	6ヵ月～1年未満	1～2年未満	2～3年未満	3～5年未満	5～10年未満	10年以上	無回答
全体(47)	6.4	31.9			27.7			25.5
【対象貨物品目(集約)】								
貨物船(21)	9.5	23.8	9.5		28.6			23.8
タンカー・ケミカル(15)	6.7	20.0			40.0			26.7
その他(11)			63.6					27.3

2-5d最大荷主との運賃契約期間

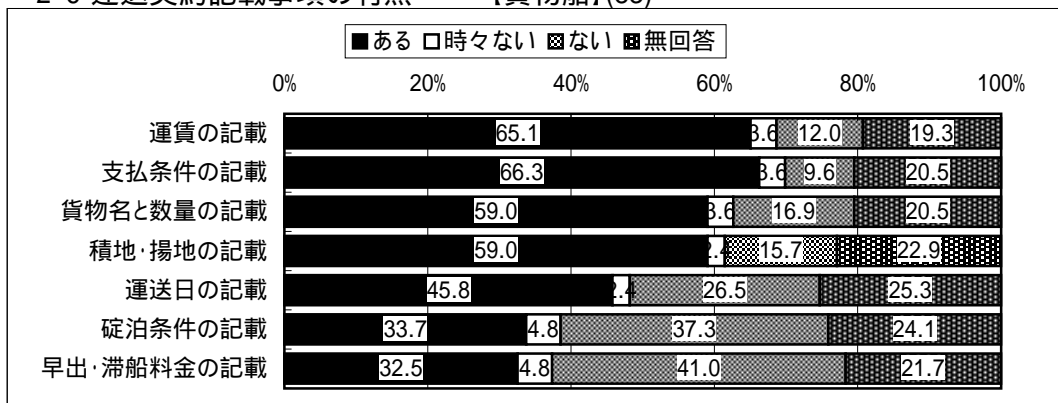
単位：％（5％未満非表示）

	2ヵ月未満	2～6ヵ月未満	6ヵ月～1年未満	1～2年未満	2～3年未満	3～5年未満	5年以上	無回答
全体(194)	10.8	6.7						78.9
【対象貨物品目(集約)】								
貨物船(83)	9.6	6.0						79.5
タンカー・ケミカル(47)	14.9	10.6						70.2
その他(63)	9.6							84.1

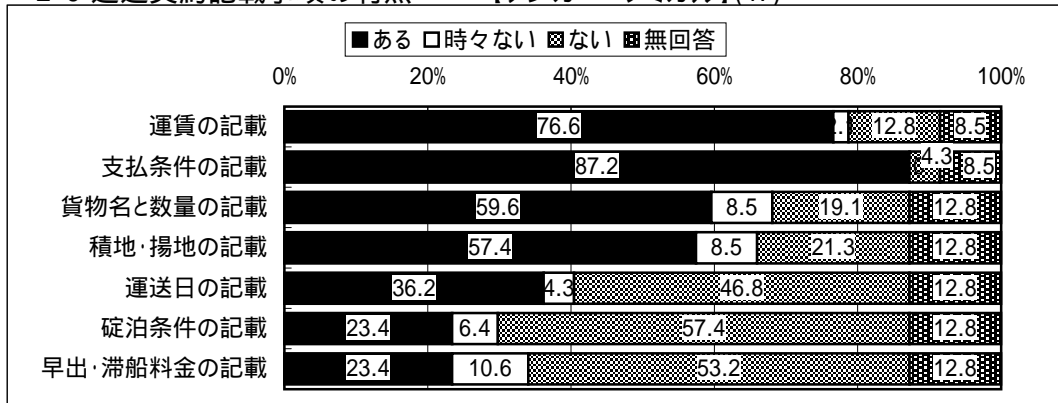
2-6 運送契約記載事項の有無 【全体】(194)



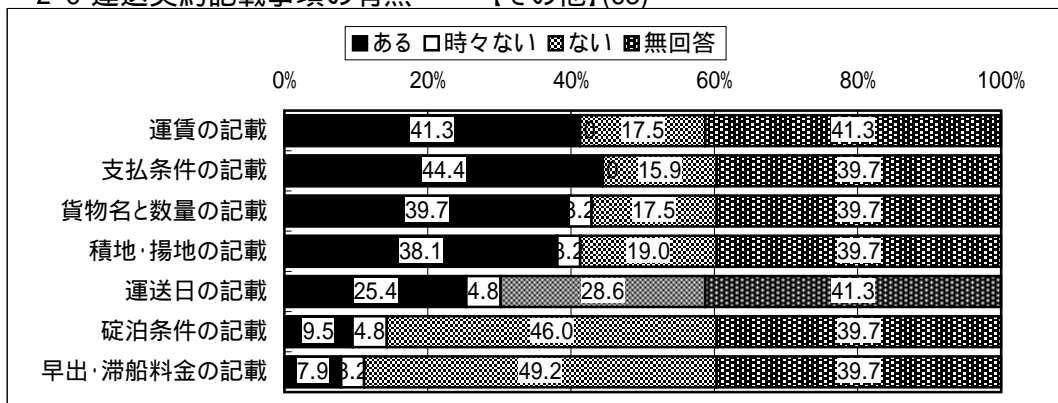
2-6 運送契約記載事項の有無 【貨物船】(83)



2-6 運送契約記載事項の有無 【タンカー・ケミカル】(47)



2-6 運送契約記載事項の有無 【その他】(63)



2-7 運送契約内容決定方法

単位：％（5％未満非表示）

	電話確認	FAXやメール	オペが荷主を訪問	荷主がオペを訪問	その他	無回答
全体(194)	14.4	22.2	39.2		19.1	
【対象貨物品目(集約)】						
貨物船(83)	12.0	32.5	36.1		14.5	
タンカー・ケミカル(47)	10.6	14.9	63.8			
その他(63)	20.6	14.3	25.4		34.9	

3. 運賃交渉実態【オペレーターへの設問】

3-1 運賃交渉内容

単位：％（5％未満非表示）

	IT内訳説明し 荷主要請も聞く	IT説明余地なし 荷主要請のみ	交渉自体なく 一方的決定	その他	無回答
全体(194)	72.2		10.8	8.2	7.2
【対象貨物品目(集約)】					
貨物船(83)	81.9			9.6	
タンカー・ケミカル(47)	80.9			6.4	6.5
その他(63)	54.0	15.9	14.3		14.3

3-2 運賃満足度

単位：％（5％未満非表示）

	満足	まあ満足	やや不満	不満	無回答	
全体(194)	30.9		37.6		22.2	7.2
【対象貨物品目(集約)】						
貨物船(83)	30.1		41.0		20.5	
タンカー・ケミカル(47)	36.2		31.9		26.6	
その他(63)	28.6		36.5		22.2	12.7

3-3 運賃満足水準

単位：％（5％未満非表示）

	20%未満	20～40%未満	40～60%未満	60～80%未満	80～100%未満	100%	無回答
全体(176)		27.8		64.7			10.8
【対象貨物品目(集約)】							
貨物船(76)	5.3	26.3		52.9			11.8
タンカー・ケミカル(44)		21.8		62.6			9.1
その他(55)	9.1	27.3		49.1			10.9

3-4バンカーサーチャージ

単位：％（5％未満非表示）

	常に確実に精算・受領	精算されないことがある	常に精算されない	無回答
全体(194)	20.1	25.8	46.4	7.7
【対象貨物品目(集約)】				
貨物船(83)	28.9	27.7	36.6	
タンカー・ケミカル(47)	21.3	25.5	46.8	6.4
その他(63)	7.9	23.8	55.6	12.7

3-5a運送契約遵守状況(運賃額)

単位：％（5％未満非表示）

	守られている	時々減額される	よく減額される	無回答
全体(194)		74.2	13.9	8.8
【対象貨物品目(集約)】				
貨物船(83)		83.1		12.0
タンカー・ケミカル(47)		80.9		10.6
その他(63)		58.7	17.5	6.3

3-5b運送契約遵守状況(支払条件)

単位：％（5％未満非表示）

	守られている	時々減額される	よく減額される	無回答
全体(194)		83.5	3.2	10.3
【対象貨物品目(集約)】				
貨物船(83)		91.6		6.0
タンカー・ケミカル(47)		91.5		6.4
その他(63)		68.7	11.1	19.0

3-6運賃交渉時の問題

単位：％（5％未満非表示）

	コスト資料等揃わず 説得力弱い	荷主の条件提示が 不十分・不明確	荷主の提示条件が 理解しづらい	上下関係で強く 主張できない	その他	無回答
全体(194)	13.4	7.7	41.8	17.1		15.5
【対象貨物品目(集約)】						
貨物船(83)	13.3	10.8	45.8	12.9		14.5
タンカー・ケミカル(47)	12.8		40.4	31.9		10.6
その他(63)	14.3	7.9	38.1	11.5		20.6

4. 運賃の市場性【オペレーターへの設問】

4a 運賃への運送コスト変動の反映

単位：%（5%未満非表示）

	十分反映されている	まあ反映されている	あまり反映されていない	全く反映されていない	無回答
全体(194)	33.0	41.8	12.4	9.3	
【対象貨物品目(集約)】					
貨物船(83)	41.0	36.1	16.8	7.2	
タンカー・ケミカル(47)	38.3	46.8	6.4	6.4	
その他(63)	19.0	46.0	17.5	14.3	

4b 運賃への船腹量需給関係の反映

単位：%（5%未満非表示）

	十分反映されている	まあ反映されている	あまり反映されていない	全く反映されていない	無回答
全体(194)	30.4	44.8	16.6	9.8	
【対象貨物品目(集約)】					
貨物船(83)	6.0	43.4	33.7	9.4	8.4
タンカー・ケミカル(47)	25.5	59.6	6.4	6.4	
その他(63)	17.5	49.2	15.9	14.3	

5. 用船料決定基準(定期用船契約)【オペレーターへの設問】

5 定期用船契約での用船料決定基準

単位：%（5%未満非表示）

	オーナー要求を極力尊重	自社利益確保	他社動向など一般相場	その他	無回答
全体(194)	30.9	7.7	36.1	9.2	17.0
【対象貨物品目(集約)】					
貨物船(83)	31.3	8.4	45.8	9.6	
タンカー・ケミカル(47)	38.3		31.9	8.6	19.1
その他(63)	23.8	11.1	27.0	12.7	25.4

6. 運航委託運賃の決定基準【オペレーターへの設問】

6 運航委託契約での支払運賃決定基準

単位：%（5%未満非表示）

	荷主運賃を明示・ オーナー意向確認	荷主運賃明示せず 支払分のみ通知	荷主運賃明示せず 一般相場による	該当なし	無回答
全体(194)	31.4	18.0	10.8	16.0	23.7
【対象貨物品目(集約)】					
貨物船(83)	33.7	21.7	12.0	13.8	19.3
タンカー・ケミカル(47)	31.9	14.9	12.8	28.6	14.9
その他(63)	28.6	14.3	7.9	12.7	36.5

7. トリップ契約割合【オペレーターへの設問】

7a連続トリップ割合

単位：%（5%未満非表示）

	10%未満	10～20%未満	20～30%未満	30～40%未満	40～50%未満	50～60%未満	60～70%未満	70～80%未満	80～90%未満	90～100%未満	100%	無回答
全体(194)		38.7			8.2	6.7					30.4	

【対象貨物品目(集約)】

貨物船(83)	38.8				10.8	8.4					19.3	
タンカー・ケミカル(47)	44.7				12.8						23.4	
その他(63)	33.3				6.3						50.8	

7bスポット的トリップ割合

単位：%（5%未満非表示）

	10%未満	10～20%未満	20～30%未満	30～40%未満	40～50%未満	50～60%未満	60～70%未満	70～80%未満	80～90%未満	90～100%未満	100%	無回答
全体(194)		27.8			14.9	10.3	7.7				30.4	

【対象貨物品目(集約)】

貨物船(83)	32.5				19.3	13.3	9.4				19.3	
タンカー・ケミカル(47)	27.7				23.4	8.5	6.4				23.4	
その他(63)	22.2				9.7	7.9					50.8	

7cトリップ輸送量割合

単位：%（5%未満非表示）

	10%未満	10～20%未満	20～30%未満	30～40%未満	40～50%未満	50～60%未満	60～70%未満	70～80%未満	80～90%未満	90～100%未満	100%	無回答
全体(194)		14.9	8.8	10.3	9.3	6.2		9.8			30.4	

【対象貨物品目(集約)】

貨物船(83)	13.3	9.6	13.3	13.3				12.0			19.3	
タンカー・ケミカル(47)	17.0		17.0	10.6	6.4	6.4		8.5			23.4	
その他(63)	15.9	6.3	6.3		7.9						50.8	

8. オペとの定期用船関係【オーナーへの設問】

8-1定期用船契約オペ会社数

単位：％（5％未満非表示）

	なし	1社	2社	3社以上	無回答
全体(640)	19.5	61.6	16.9	5.8	
【対象貨物品目(集約)】					
貨物船(286)	14.7	63.6	12.2	6.6	
タンカー・ケミカル(242)	17.8	62.8	10.7	5.4	
その他(107)	24.6	54.2			

8-2取引最大オペの収入割合

単位：％（5％未満非表示）

	20%未満	20～40%未満	40～60%未満	60～80%未満	80～100%未満	100%	無回答
全体(478)	10.9	5.9	61.6	9.0			
【対象貨物品目(集約)】							
貨物船(225)	6.3	11.1	65.8	7.1			
タンカー・ケミカル(186)	11.8	7.5	59.7	9.1			
その他(65)	7.7	12.3	67.8	12.3			

8-3取引最大オペとの取引年数

単位：％（5％未満非表示）

	1年未満	1～3年未満	3～5年未満	5～10年未満	10～15年未満	15～20年未満	20年以上	無回答
全体(478)	6.9	7.5	11.1	8.9	49.0			
【対象貨物品目(集約)】								
貨物船(225)	10.2	12.4	10.2	44.4				
タンカー・ケミカル(186)	5.9	8.1	6.5	57.5	6.5			
その他(65)	13.8	15.4	13.8	41.5				

8-4a取引最大オペとの用船契約期間

単位：％（5％未満非表示）

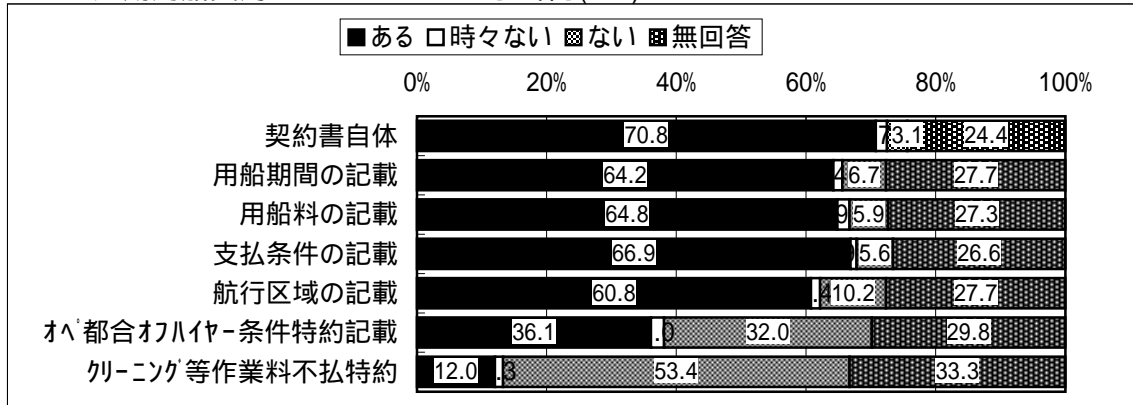
	6ヵ月未満	6ヵ月～1年未満	1～2年未満	2～3年未満	3～5年未満	5～10年未満	10年以上	無回答
全体(640)	20.9	10.2	16.9	43.1				
【対象貨物品目(集約)】								
貨物船(286)	22.0	12.6	18.2	37.8				
タンカー・ケミカル(242)	24.8	8.4	9.7	14.5	43.0			
その他(107)	9.3	7.5	19.6	56.1				

8-4b取引最大オペとの用船料契約期間

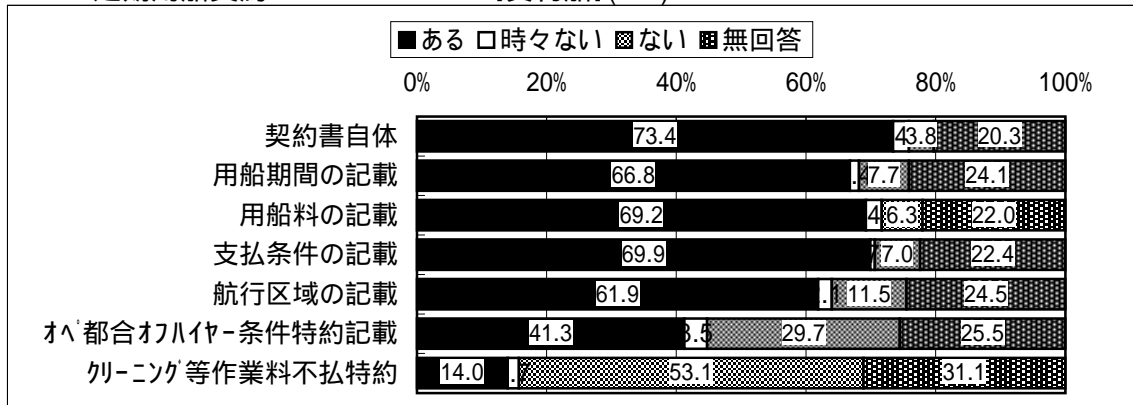
単位：％（5％未満非表示）

	2ヵ月未満	2～6ヵ月未満	6ヵ月～1年未満	1～2年未満	2～3年未満	3～5年未満	5年以上	無回答
全体(640)	10.0	20.0	10.0	48.0				
【対象貨物品目(集約)】								
貨物船(286)	10.8	31.6	8.4	44.4				
タンカー・ケミカル(242)	7.9	33.5	11.2	42.6				
その他(107)	15.9	12.1	68.2					

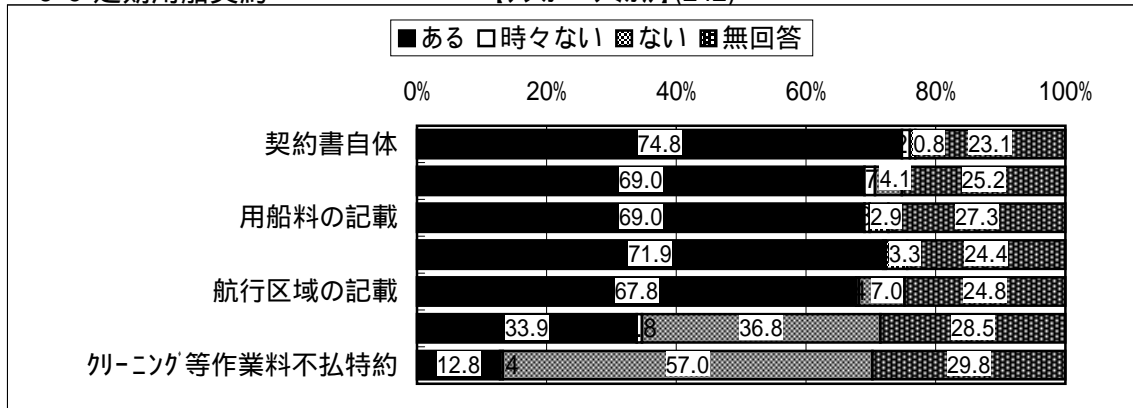
8-5 定期用船契約 【全体】(640)



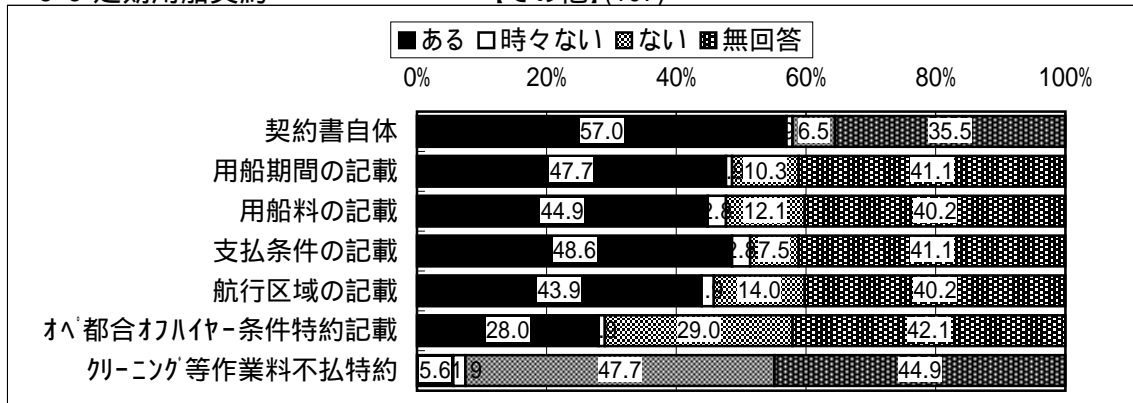
8-5 定期用船契約 【貨物船】(286)



8-5 定期用船契約 【タンカー・ケミカル】(242)



8-5 定期用船契約 【その他】(107)



8-6定期用船契約内容決定方法

単位：％（5％未満非表示）

	電話確認	FAXやメール	オーナーがオペを訪問	オペがオーナーを訪問	その他	無回答
全体(640)	10.0	6.3	28.3	25.3	24.2	
【対象貨物品目(集約)】						
貨物船(286)	9.8	7.3	24.5	33.6	20.3	
タンカー・ケミカル(242)	9.5	5.8	33.5	20.2	23.6	
その他(107)	11.2		28.0	15.0	34.6	

9.用船料交渉の実態【オーナーへの設問】

9-1定期用船・用船料交渉内容

単位：％（5％未満非表示）

	JTF内訳説明しか 要請も聞く	JTF説明余地なし か要請のみ	交渉自体なく 一方的決定	その他	無回答
全体(640)	43.1	19.2	14.4	21.4	
【対象貨物品目(集約)】					
貨物船(286)	46.0	19.9	13.3	17.8	
タンカー・ケミカル(242)	40.1	22.3	15.7	21.1	
その他(107)	42.1	10.3	14.0	29.9	

9-2用船料満足度

単位：％（5％未満非表示）

	満足	まあ満足	やや不満	不満	無回答
全体(640)	18.6	30.5	27.8	20.6	
【対象貨物品目(集約)】					
貨物船(286)	17.5	33.6	28.3	17.1	
タンカー・ケミカル(242)	17.8	31.0	31.0	19.4	
その他(107)	23.4	22.4	10.6	30.8	

9-3用船料満足水準

単位：％（5％未満非表示）

	20%未満	20～40%未満	40～60%未満	60～80%未満	80～100%未満	100%	無回答
全体(492)		26.2	44.5	24.5	8.5		
【対象貨物品目(集約)】							
貨物船(227)		25.6	55.5	9.3			
タンカー・ケミカル(193)	5.7	5.2	30.1	48.2	7.3		
その他(70)		18.6	64.3	8.6			

9-4a用船契約遵守状況(用船料額)

単位: % (5%未満非表示)

	守られている	時々減額される	よく減額される	無回答
全体(640)	71.4			22.0
【対象貨物品目(集約)】				
貨物船(286)	74.8			18.2
タンカー・ケミカル(242)	74.4			21.9
その他(107)	57.0		7.5	30.8

9-4b用船契約遵守状況(支払条件)

単位: % (5%未満非表示)

	守られている	時々変更される	よく変更される	無回答
全体(640)	74.4			23.1
【対象貨物品目(集約)】				
貨物船(286)	76.6			20.6
タンカー・ケミカル(242)	77.3			22.3
その他(107)	63.6			29.9

9-5用船料交渉時の問題

単位: % (5%未満非表示)

	コスト資料等揃わず 説得力弱い	この条件提示が 不十分・不明確	この提示条件が 理解しづらい	上下関係で強く 主張できない	その他	無回答
全体(640)	6.7	6.7	44.2	13.8		26.1
【対象貨物品目(集約)】						
貨物船(286)	5.6	7.3	43.7	13.6		24.8
タンカー・ケミカル(242)	6.6	8.3	48.8	13.6		24.4
その他(107)	9.3	6.5	37.4	13.3		31.8

10. 運航委託契約交渉実態【オーナーへの設問】

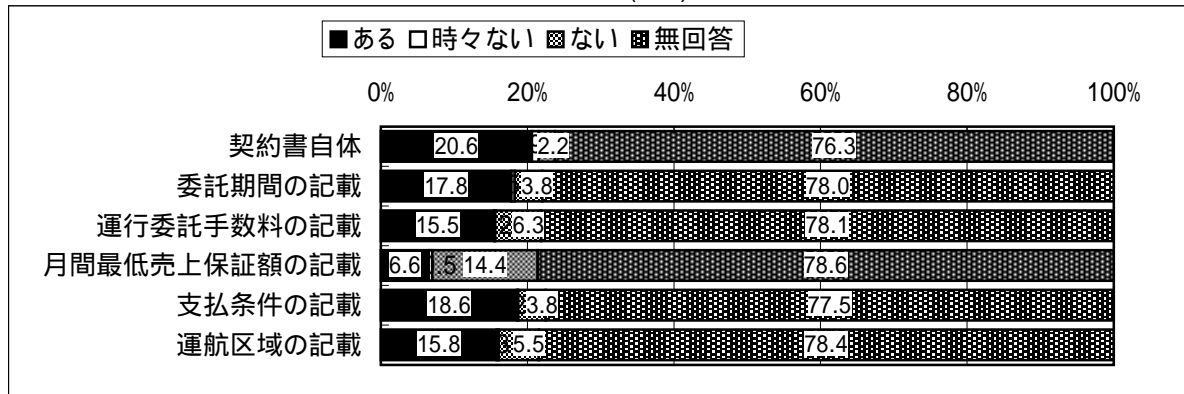
10-1運航委託契約期間

単位: % (5%未満非表示)

	3カ月	半年	1年	無回答
全体(640)	17.0		80.9	
【対象貨物品目(集約)】				
貨物船(286)	14.3		83.9	
タンカー・ケミカル(242)	23.1		75.6	
その他(107)	9.3		86.0	

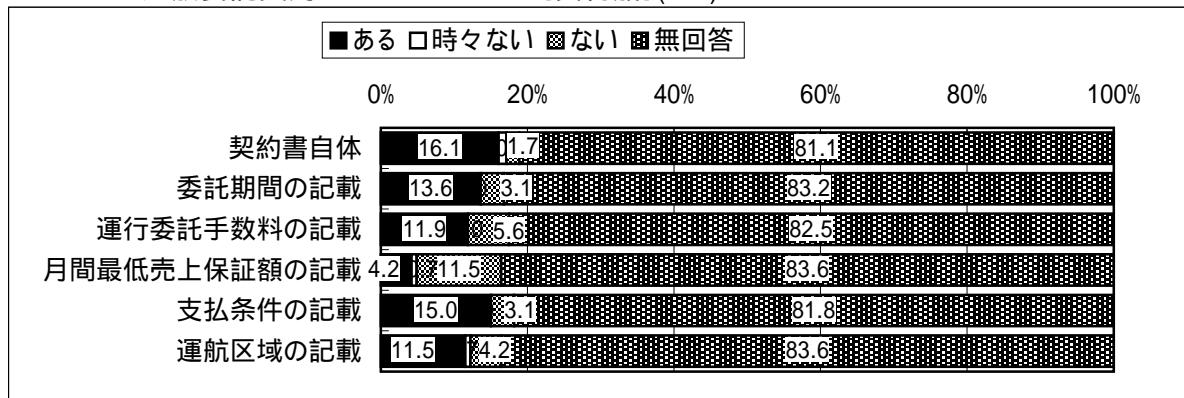
10-2 運航委託契約

【全体】(640)



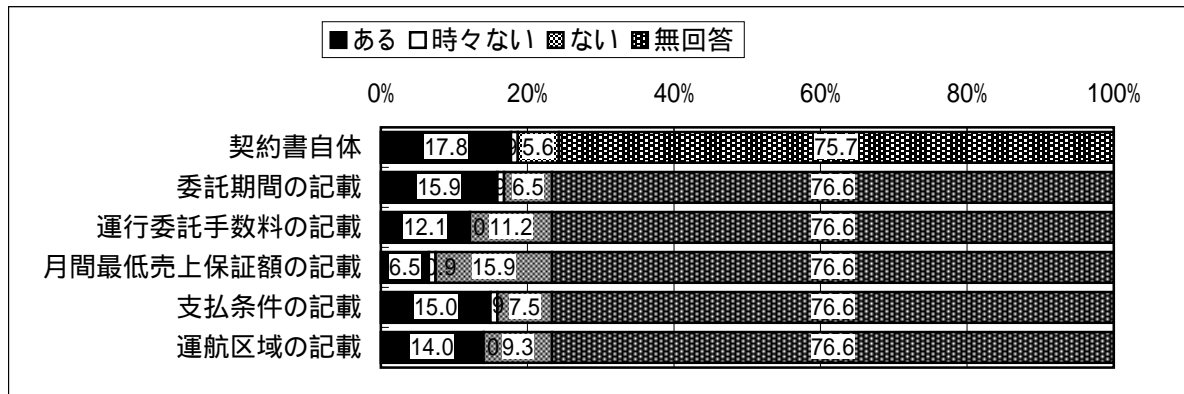
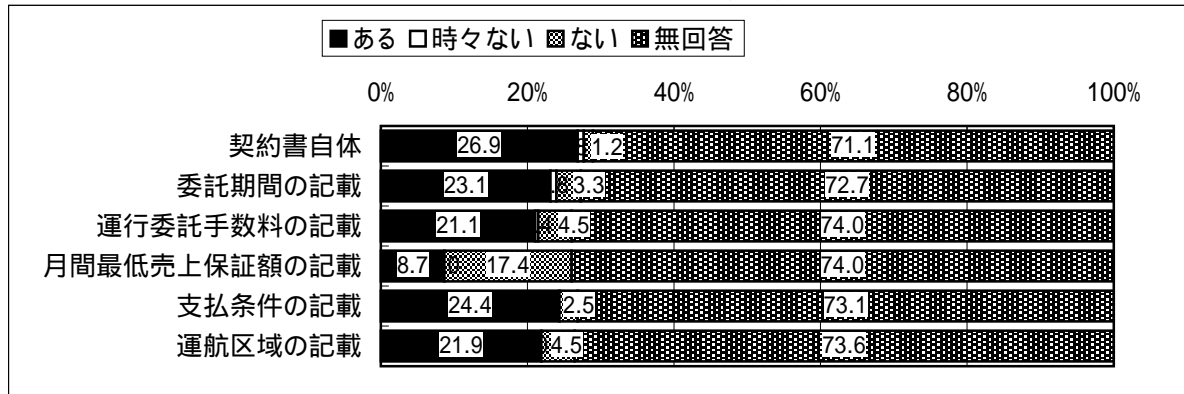
運航委託契約

【貨物船】(286)



運航委託契約

【タンカー・ケミカル】(242)



10-3運航委託契約内容決定方法

単位：%（5%未満非表示）

	電話確認	FAXやメール	オーナーが委託先を訪問	委託先がオーナーを訪問	その他	無回答
全体(640)	5.6	9.7				76.7

【対象貨物品目(集約)】

貨物船(286)						82.9
タンカー・ケミカル(242)	6.6	11.6				70.2
その他(107)	7.5	10.3				75.7

10-4運航委託契約の意向者

単位：%（5%未満非表示）

	社意向	オーナー意向	無回答
全体(640)	18.1	5.0	76.9

【対象貨物品目(集約)】

貨物船(286)	12.2		82.9
タンカー・ケミカル(242)	26.4		70.7
その他(107)	15.0	9.3	75.7

11. 運航委託運賃交渉実態【オーナーへの設問】

11-1交渉内容

単位：%（5%未満非表示）

	リストの内訳などを説明	リスト等の説明の余地はない	交渉自体がない	その他	無回答
全体(640)	7.7	5.3	8.8		77.8

【対象貨物品目(集約)】

貨物船(286)	6.6	6.3			83.9
タンカー・ケミカル(242)	9.1	7.9	12.0		70.7
その他(107)	6.5	7.5	7.5		78.5

11-2a運航委託契約遵守状況(運賃額)

単位：%（5%未満非表示）

	守られている	時々減額される	よく減額される	無回答
全体(640)	20.2			75.5

【対象貨物品目(集約)】

貨物船(286)	14.7			80.8
タンカー・ケミカル(242)	26.0			71.1
その他(107)	20.6			72.0

11-2b運航委託契約遵守状況(支払条件)

単位：%（5%未満非表示）

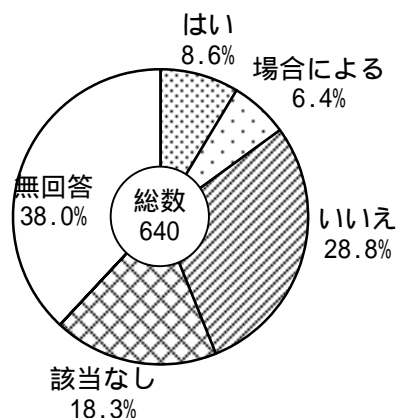
	守られている	時々変更される	よく変更される	無回答
全体(640)	23.4			75.0

【対象貨物品目(集約)】

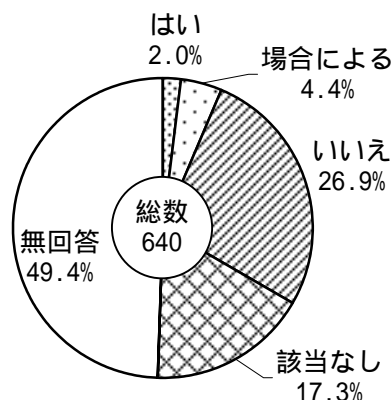
貨物船(286)	17.5			80.8
タンカー・ケミカル(242)	30.6			69.4
その他(107)	23.4			72.0

12. いわゆる優越的地位濫用等について【オーナーへの設問】

12a用船: 貨物船船員オーバータイム費用のオーナー負担



12b用船: タンカーオーバータイム費用のオーナー負担



12c用船: オーバー都合のオーバータイム条件強要

単位: % (5%未満非表示)

	はい	場合による	いいえ	該当なし	無回答
全体 (640)	5.3	13.3	40.0	10.0	31.4

【対象貨物品目(集約)】

貨物船(286)	6.6	20.3	34.5	8.9	30.4
タンカー・ケミカル(242)	5.0	53.3	11.2		27.7
その他(107)	6.5	14.0	24.3	13.1	42.1

12d運航委託: 荷主との運賃・支払条件の事前明示

単位: % (5%未満非表示)

	はい	場合による	いいえ	該当なし	無回答
全体 (640)	11.6	10.8	5.5		68.3

【対象貨物品目(集約)】

貨物船(286)	9.8	11.2			72.0
タンカー・ケミカル(242)	13.2	12.8	5.0		65.3
その他(107)	13.1	8.4	9.3		65.4

12e運航委託: バンカーサーチャージをオーナーから受取

単位: % (5%未満非表示)

	はい	場合による	いいえ	該当なし	無回答
全体 (640)	1.1	25.9	6.2		68.6

【対象貨物品目(集約)】

貨物船(286)	1.1	17.8	5.2		73.8
タンカー・ケミカル(242)		22.3	7.9		64.5
その他(107)		25.2	7.5		65.4

13. 用船料の市場性

13a 定期用船料への船舶コスト変動の反映

単位：％（5％未満非表示）

	十分反映されている	まあ反映されている	あまり反映されていない	全く反映されていない	無回答
全体(845)	26.2	35.4	22.7	11.4	
【事業種別】					
オペレーター(194)	9.3	42.3	28.4	11.9	8.8
オーナー(640)	21.1	37.8	26.3	11.9	
【品目・事業区分】					
貨物船オペ(83)	7.2	51.8	25.3	7.3	8.4
タンカー・ケミカルオペ(47)	10.6	48.9	25.5	6.4	8.5
その他オペ(63)	11.1	23.8	34.9	20.6	9.5
貨物船オーナー(286)	22.4	39.2	24.1	11.5	
タンカー・ケミカルオーナー(242)	19.4	38.4	29.8	10.3	
その他オーナー(107)	5.8	20.6	33.6	28.2	15.0

13b 定期用船料への船腹量需給関係の反映

単位：％（5％未満非表示）

	十分反映されている	まあ反映されている	あまり反映されていない	全く反映されていない	無回答
全体(845)	26.0	37.4	16.2	16.0	
【事業種別】					
オペレーター(194)	7.2	35.6	30.9	11.3	14.9
オーナー(640)	23.1	39.8	17.5	15.9	
【品目・事業区分】					
貨物船オペ(83)	7.2	49.4	19.3	19.3	
タンカー・ケミカルオペ(47)	6.4	36.2	34.0	10.6	12.8
その他オペ(63)	7.9	15.9	44.4	20.6	11.1
貨物船オーナー(286)	26.8	37.8	15.0	16.8	
タンカー・ケミカルオーナー(242)	20.7	43.4	20.7	12.0	
その他オーナー(107)	19.6	38.3	17.8	20.6	

14. トリップ・運航委託運賃の市場性

14a 運賃の市場性(連続トリップ)

単位: % (5%未満非表示)

	十分な市場性あり	不十分ながら市場性あり	市場性ほとんどなし	わからない、何とも言えず	無回答
全体(845)	22.0	16.3	29.4	32.3	
【事業種別】					
パレーター(194)	11.9	33.0	16.5	19.6	20.1
オーナー(640)	18.8	19.1	24.6	36.1	
【品目・事業区分】					
貨物船パ (83)	14.5	44.6	13.3	10.8	16.9
タンカー・ケミカル (47)	10.6	27.7	23.4	19.1	19.1
その他パ (63)	9.5	22.2	15.9	27.0	25.4
貨物船オーナー(286)	21.0	12.6	23.4	42.3	
タンカー・ケミカルオーナー(242)	13.6	28.5	26.0	31.0	
その他オーナー(107)	24.3	15.9	27.1	29.9	

14b 運賃の市場性(連日以外のトリップ)

単位: % (5%未満非表示)

	十分な市場性あり	不十分ながら市場性あり	市場性ほとんどなし	わからない、何とも言えず	無回答
全体(845)	7.8	17.9	17.3	24.3	32.8
【事業種別】					
パレーター(194)	23.2	30.9	13.4	17.5	14.9
オーナー(640)	13.9	16.6	26.1	38.3	
【品目・事業区分】					
貨物船パ (83)	28.9	45.8	7.2	8.4	9.6
タンカー・ケミカル (47)	19.1	27.7	27.7	12.9	12.8
その他パ (63)	19.0	14.3	11.1	31.7	23.8
貨物船オーナー(286)	17.1	11.1	23.7	44.4	
タンカー・ケミカルオーナー(242)	9.5	28.1	27.6	33.5	
その他オーナー(107)	15.0	17.8	31.8	31.8	

14c 運賃の市場性(運航委託)

単位: % (5%未満非表示)

	十分な市場性あり	不十分ながら市場性あり	市場性ほとんどなし	わからない、何とも言えず	無回答
全体(845)	20.0	17.2	23.2	36.1	
【事業種別】					
パレーター(194)	12.4	28.4	16.5	23.2	20.6
オーナー(640)	17.5	17.5	23.2	40.6	
【品目・事業区分】					
貨物船パ (83)	12.0	41.0	15.7	10.8	20.5
タンカー・ケミカル (47)	17.0	19.1	23.4	19.1	21.3
その他パ (63)	9.5	19.0	12.7	38.1	20.6
貨物船オーナー(286)	18.2	10	21.0	48.3	
タンカー・ケミカルオーナー(242)	13.6	27.3	22.7	35.1	
その他オーナー(107)	23.4	15.9	24.3	32.7	

15. 運賃・用船料市場の健全化の方向・方策

15水準適正化の優先順序

単位: % (5%未満非表示)

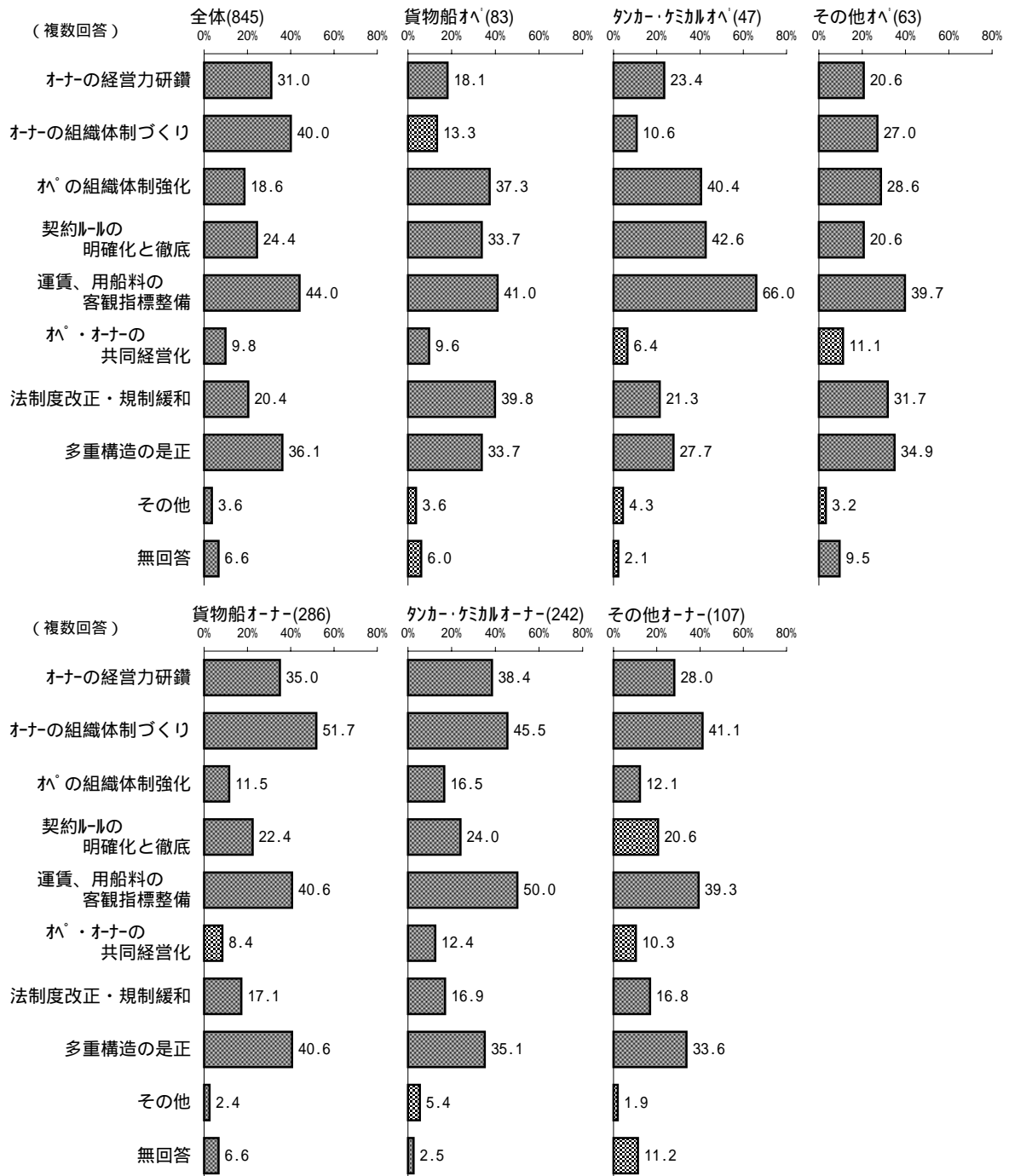
	運賃市場が先決	用船料市場が先決	運賃と用船料は一体	その他	わからない	無回答
全体(845)	39.6	19.4	32.5			
【事業種別】						
オペレーター(194)	53.6		35.6			
オーナー(640)	35.8	24.1	31.9			
【品目・事業区分】						
貨物船オペ(83)	55.4		34.9			
タンカー・ケミカルオペ(47)	57.4		38.3			
その他オペ(63)	47.6	7.9	34.9			
貨物船オーナー(286)	35.3	25.2	31.1			5.6
タンカー・ケミカルオーナー(242)	38.4	26.9	30.6			
その他オーナー(107)	30.8	15.0	37.4			6.5

16運賃、用船料市場の望ましい姿

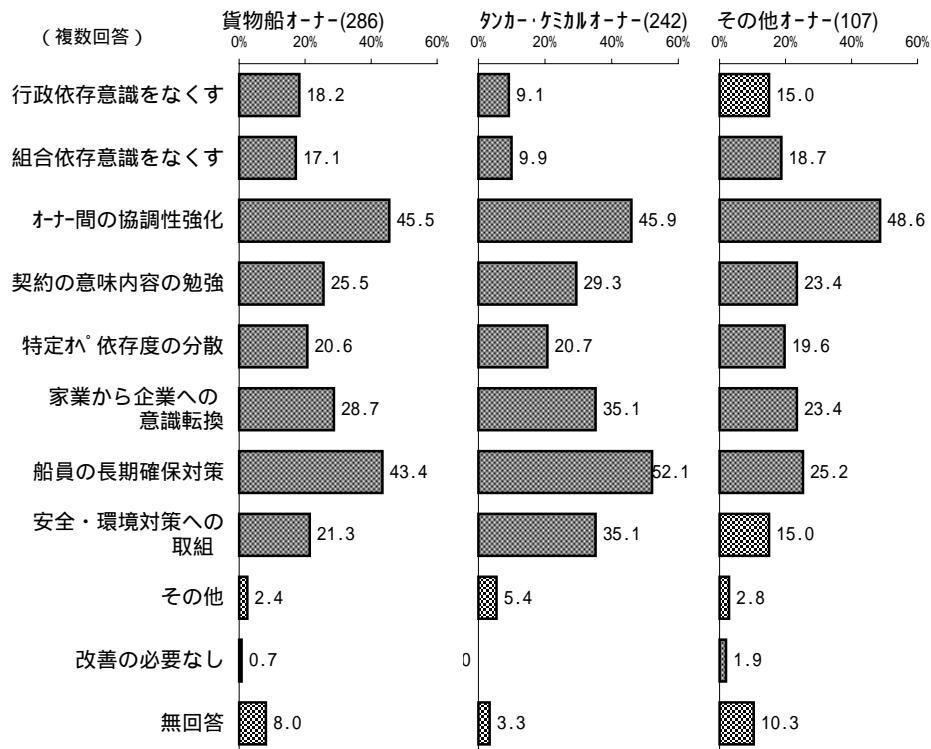
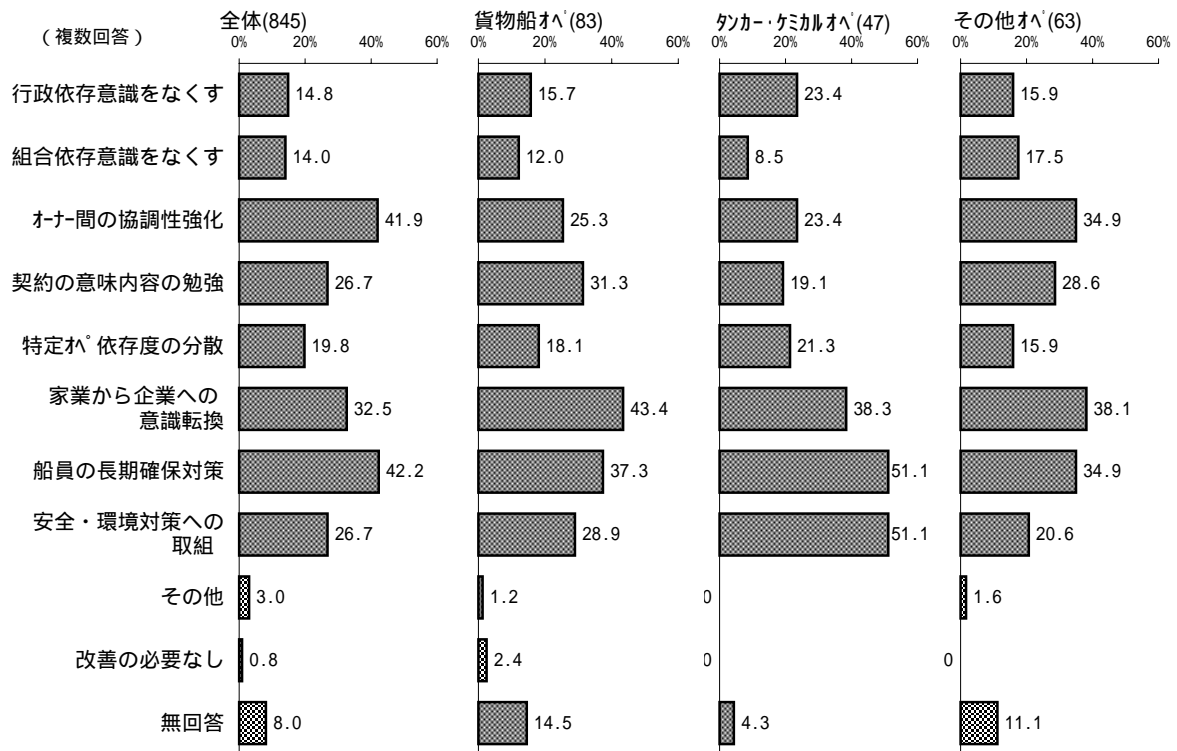
単位: % (5%未満非表示)

	船腹需給で決まる 自由競争市場	船腹需給とITで 決まる市場	何主・何による IT保証	その他	わからない	無回答
全体(845)	9.5	33.6	44.6			5.7
【事業種別】						
オペレーター(194)	12.9	42.8	33.5			
オーナー(640)	8.1	31.3	46.4			5.8
【品目・事業区分】						
貨物船オペ(83)	10.8	53.0	30.1			
タンカー・ケミカルオペ(47)		38.3	46.8			6.4
その他オペ(63)	20.6	33.3	28.6			
貨物船オーナー(286)	9.1	28.6	51.4			7.0
タンカー・ケミカルオーナー(242)	6.2	36.0	49.6			
その他オーナー(107)	10.3	33.6	37.4			6.5

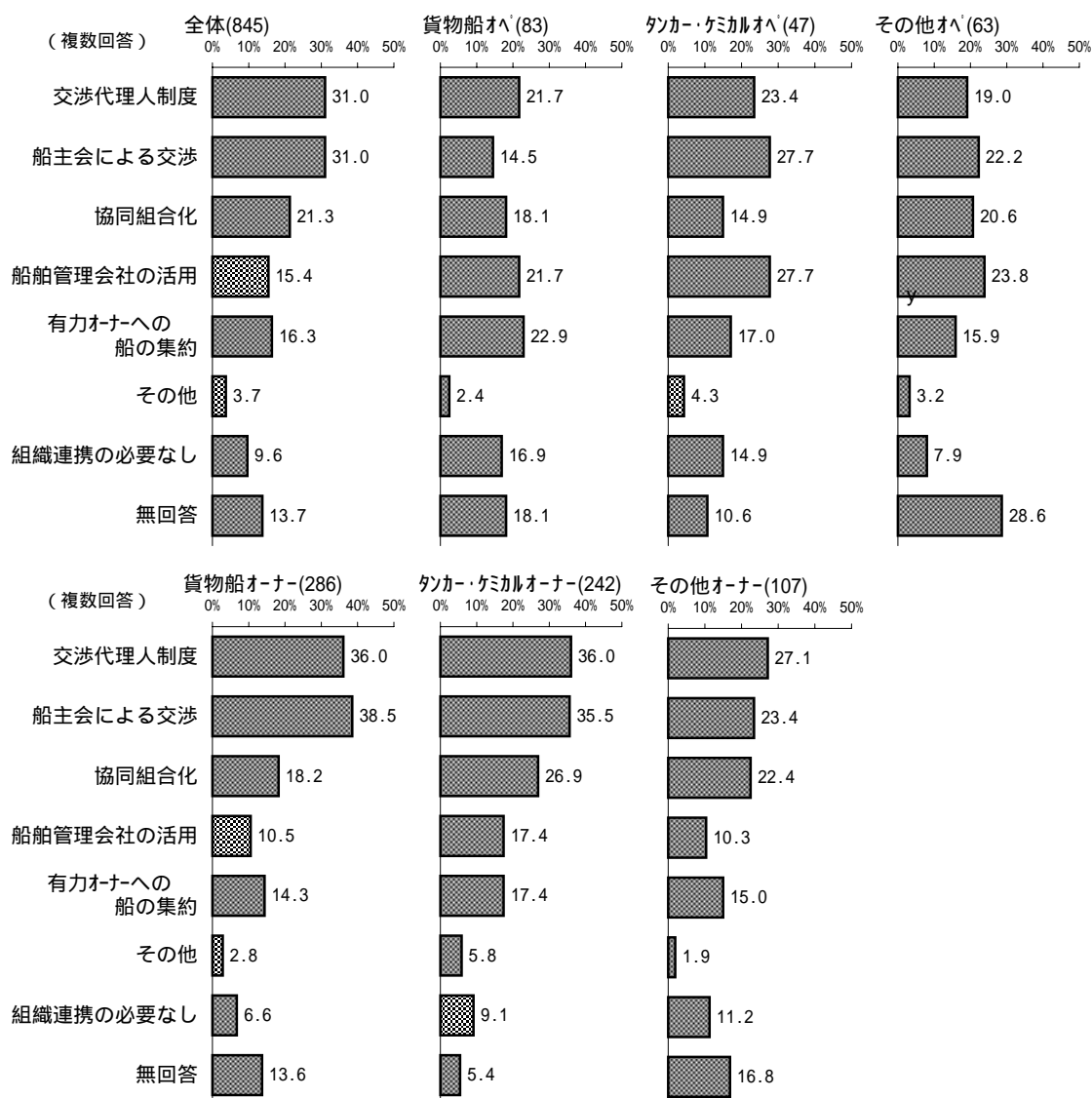
17望ましい市場の姿に近づく方策 × 品目・事業区分



18オーナーの経営力研鑽のための改善点 × 品目・事業区分



19オーナーの組織体制づくりの方法 × 品目・事業区分

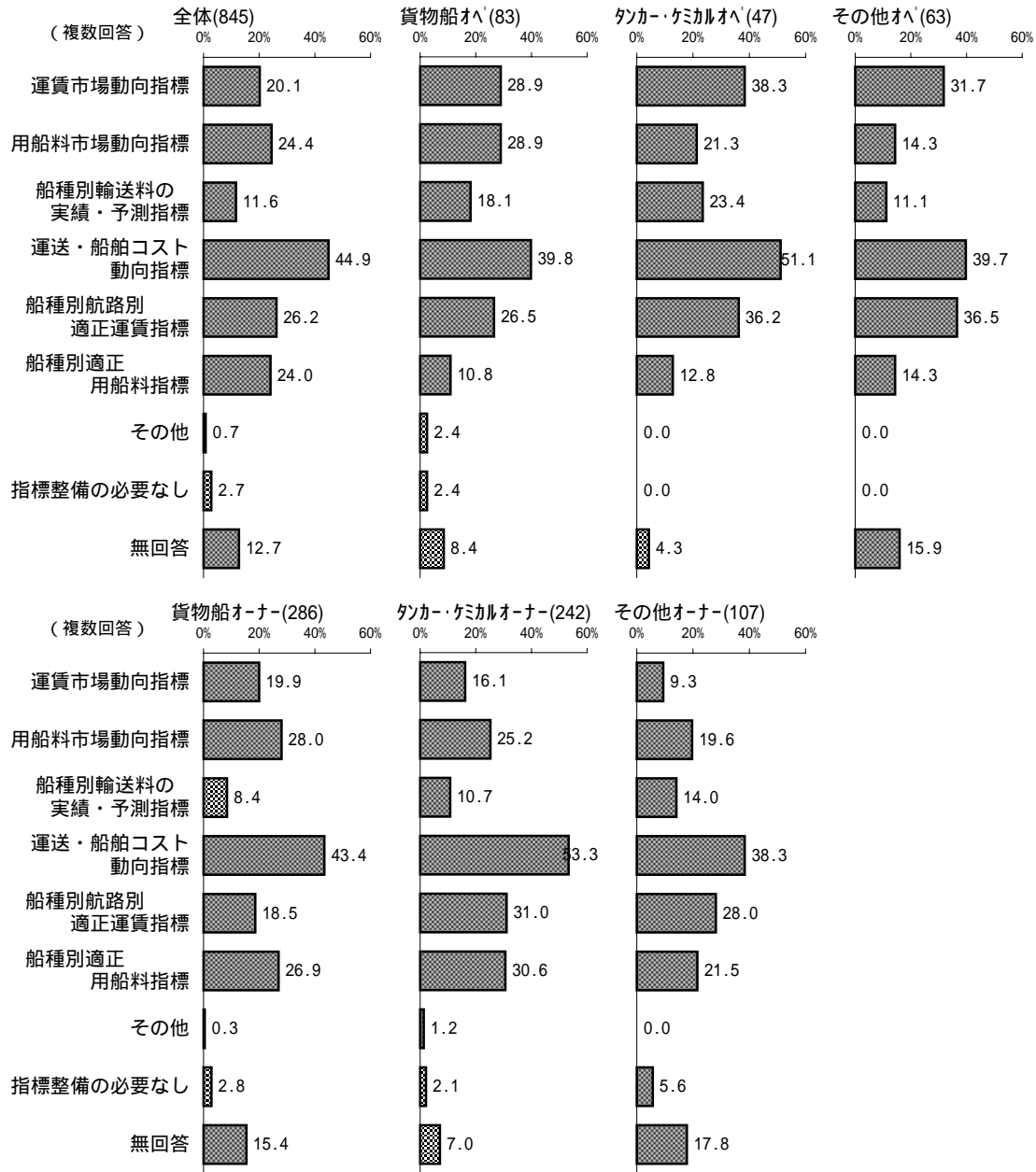


20オペの組織体制強化の方法

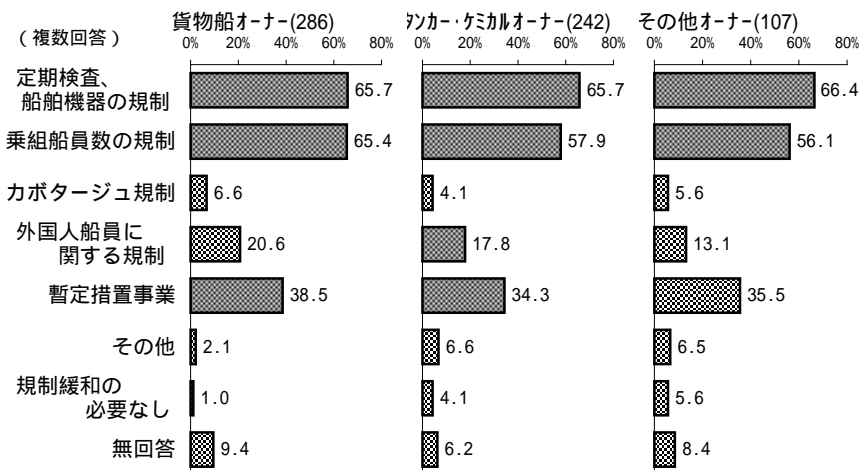
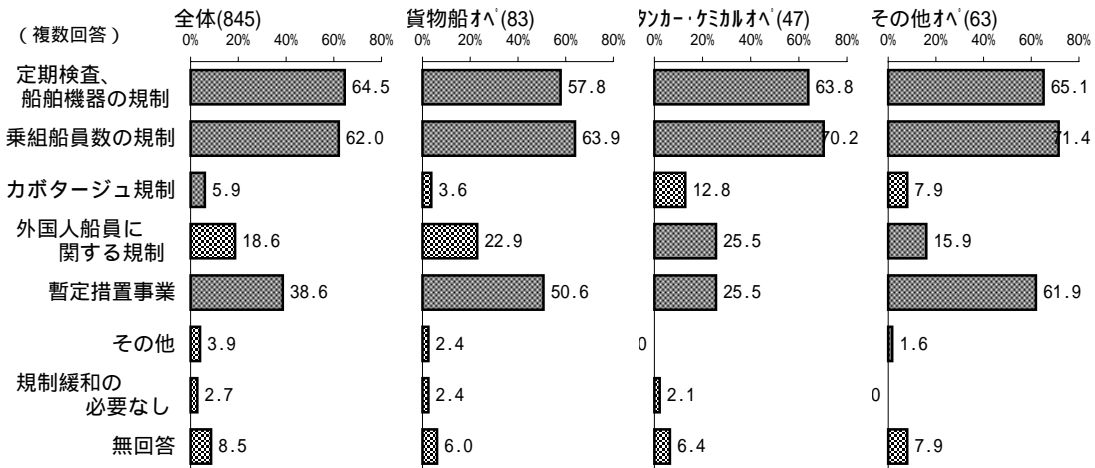
単位: % (5%未満非表示)

	船舶融通等の関係強化	共同運航方式の推進	合併等の事業者集約化	その他	連携強化の必要なし	無回答
全体(845)	30.9	6.6	15.6	38.3	37.4	
【事業種別】						
オペレーター(194)	44.3		10.3	19.6	16.8	17.0
オーナー(640)	26.6	5.8	14.7	36.3	43.6	
【品目・事業区分】						
貨物船オーナー(83)	39.8		14.5	16.9	16.8	19.3
タンカー・ケミカルオーナー(47)	36.2	8.5	31.9	6.4	16.8	10.6
その他オーナー(63)	55.6		6.3	14.3	16.8	19.0
貨物船オペレーター(286)	24.8	6.3	11.5	38.3	49.3	
タンカー・ケミカルオペレーター(242)	27.7		16.2	16.9	38.8	
その他オペレーター(107)	28.0	8.4	15.9	3.3	38.3	

21運賃、用船料の客観指標整備の方向 × 品目・事業区分



22法制度改正、規制緩和の必要点 × 品目・事業区分



16. 内航海運業法改正への対応

23-1事業区分制度廃止等に対する期待・不安

単位：％（5％未満非表示）

	多くの期待あり	少しは期待あり	多少不安あり	多くの不安あり	無回答
全体(845)	34.9	25.2	11.6	24.3	
【事業種別】					
オペレーター(194)	33.0	31.4	6.2	24.7	
オーナー(640)	35.8	23.3	13.0	24.1	
【品目・事業区分】					
貨物船オペ(83)	31.3	30.1	6.0	30.1	
タンカー・ケミカルオペ(47)	8.5	23.4	29.8	9.5	29.8
その他オペ(63)	42.9	33.3		14.3	
貨物船オーナー(286)	35.7	24.8	15.4	21.0	
タンカー・ケミカルオーナー(242)	36.4	21.5	12.0	26.0	
その他オーナー(107)	5.8	35.5	24.3	9.4	26.2

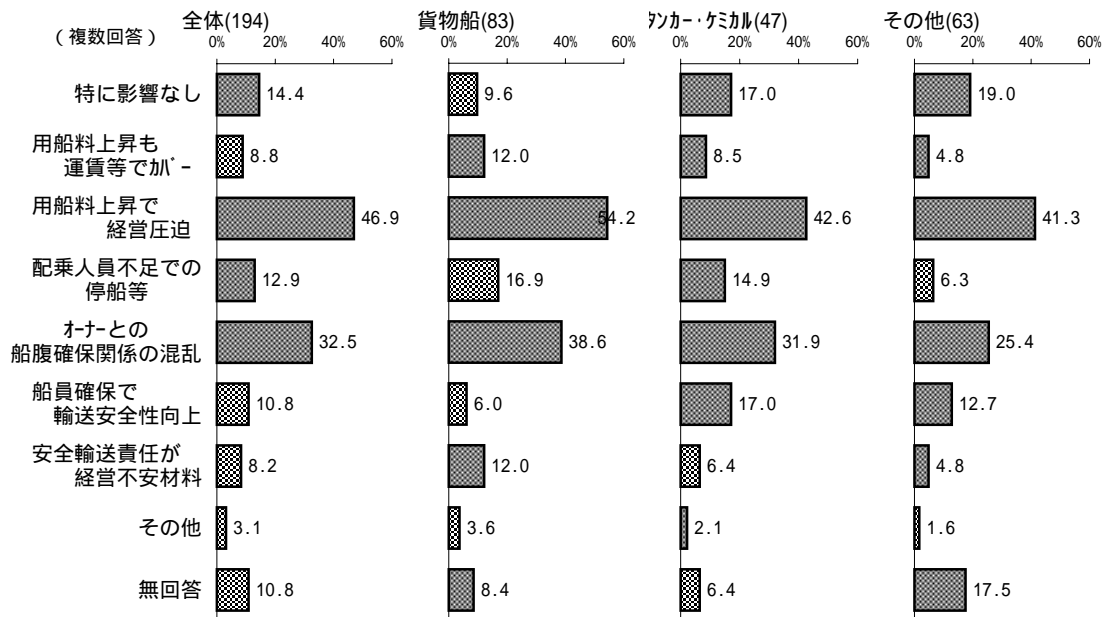
23-2業法上の安全管理規定遵守

単位：％（5％未満非表示）

	遵守できている	遵守できない場合もある	遵守できない	無回答
全体(845)	56.0	33.5	8.3	
【事業種別】				
オペレーター(194)	71.1	22.7	5.2	
オーナー(640)	51.6	37.0	8.8	
【品目・事業区分】				
貨物船オペ(83)	73.5	20.5		
タンカー・ケミカルオペ(47)	68.1	25.5	6.4	
その他オペ(63)	69.8	23.8		
貨物船オーナー(286)	65.2	33.6	9.8	
タンカー・ケミカルオーナー(242)	48.8	41.7	5.4	
その他オーナー(107)	49.5	36.4	11.2	

17. 船員法運用強化への対応

24-1 船員法運用強化の影響(オペ) × 対象貨物品目(集約)



24-2 船員法運用強化への対応状況(オーナー)

単位: % (5%未満非表示)

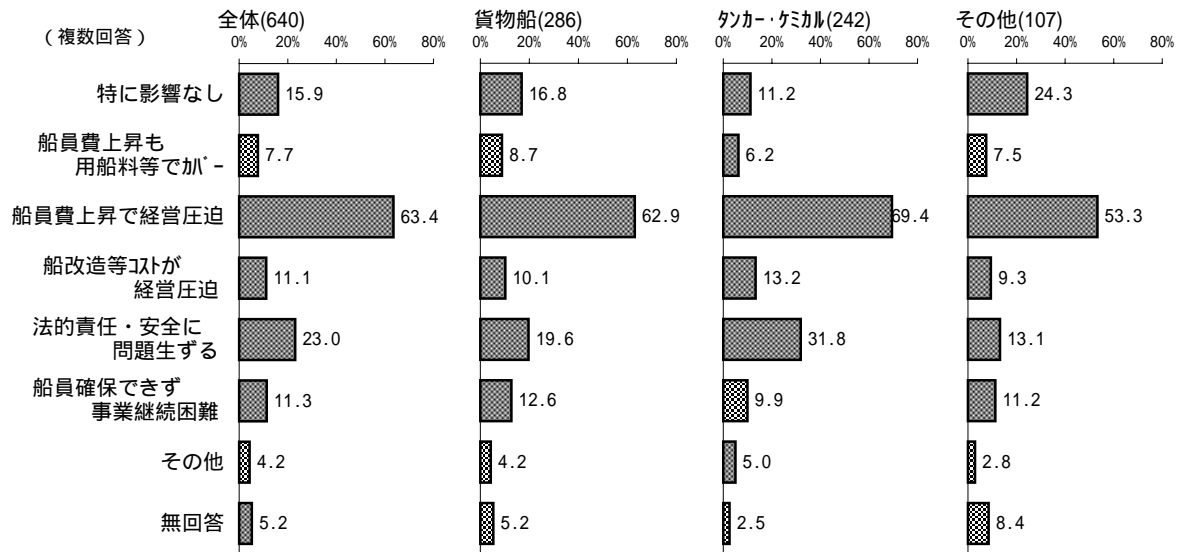
	船員を増員済み	船員増員予定	増員したいが見込み・予定なし	増員必要なし	無回答
全体(640)	33.4	9.2	10.2	41.7	5.5
【対象貨物品目(集約)】					
貨物船(286)	40.2	9.4	3	37.1	5.9
タンカー・ケミカル(242)	32.2	9.1	12	38.4	
その他(107)	18.7	9.3	13	51.4	7.5

24-3 船員労働時間運用強化の遵守(オーナー)

単位: % (5%未満非表示)

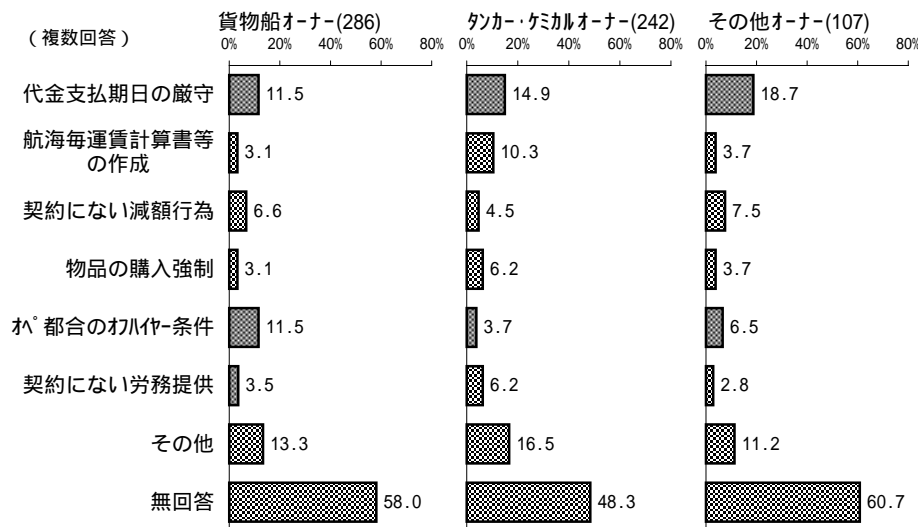
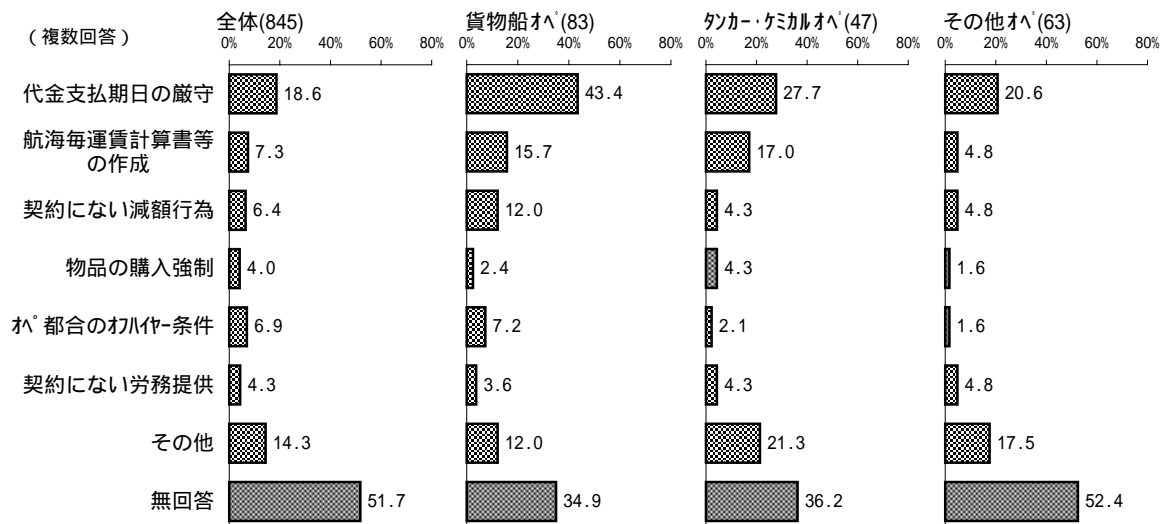
	遵守できる	遵守できない場合もある	遵守できない	無回答
全体(640)	47.8		42.0	5.6
【対象貨物品目(集約)】				
貨物船(286)	52.8		39.2	5.2
タンカー・ケミカル(242)	41.3		50.0	5.8
その他(107)	50.5		32.7	10.3

24-4船員法運用強化の経営への影響(オーナー) × 対象貨物品目(集約)



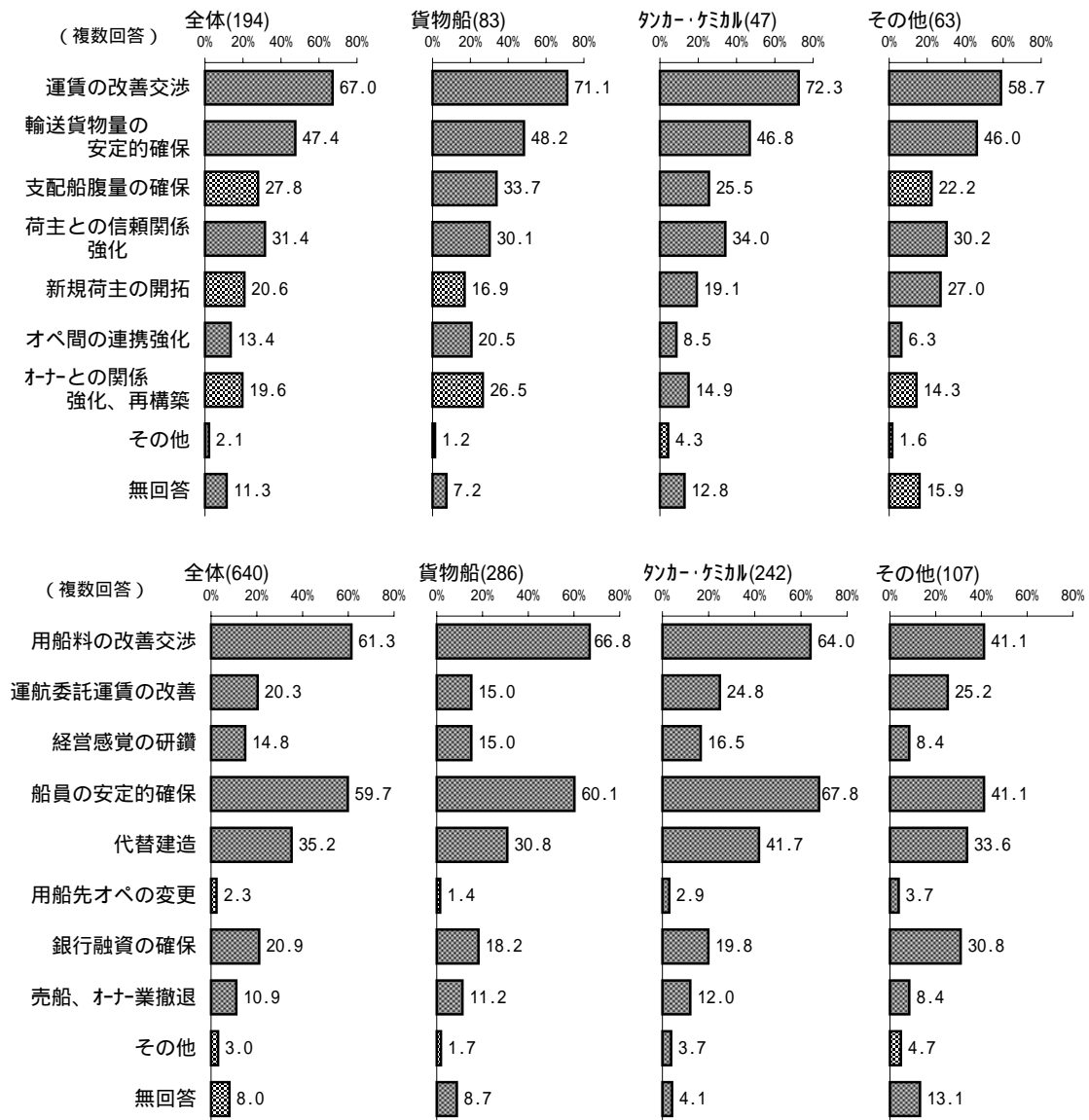
18. 下請法改正の影響

25下請法適用の影響による改善実績 × 品目・事業区分



19. 当面の経営上の課題

26a 当面の経営上の課題(オ^ハ) × 対象貨物品目(集約)



資料3. アンケート集計結果(品目別クロス集計)(石油・ケミカル)

本編3.2.3の分析観点の順に設問を並べ替え、特徴点とともに掲載している。

[凡例] 貨計:貨物船のオーナー計、タ計:タンカー・ケミカル船のオーナー計、全体:全体計
 タケ:タンカー・ケミカル計、タ:タンカー(石油類)、ケ:ケミカル、特:特殊タンク船
 A:オペレーター、B:オーナー
 数値は各属性区分内の構成比(%)。複数回答の場合は合計が100%を超える。
 ()の内の数値は、無回答及び「該当なし」を除いた総回答数に対する比率

1. 内航海運事業者の経営実態と課題

オーナーは、小資本(5千万円未満)の一杯船主(所有船1隻)が圧倒的に多い。

1c資本・出資金	タ計	タA	タケ	タケA	特A	-	タB	タB	ケB	特B	-	貨計	全体
5億円以上	1.0	6.4	3.6	0.0	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7	2.2
3~5億円	1.4	8.5	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.5	2.5
5千万~3億円	8.3	31.9	28.6	50.0	14.3	0.0	3.7	4.8	2.2	0.0	0.0	12.8	11.7
1~5千万円	63.3	44.7	39.3	50.0	57.1	0.0	66.9	68.7	54.3	76.7	0.0	51.1	53.3
1千万円未満	24.6	8.5	14.3	0.0	0.0	0.0	27.7	24.1	43.5	23.3	0.0	27.8	28.2
1f114自社所有船数(計)	タ計	タA	タケ	タケA	特A	-	タB	タB	ケB	特B	-	貨計	全体
0隻	4.2	17.0	17.9	16.7	14.3	0.0	1.7	0.6	6.5	0.0	0.0	6.4	6.5
1隻	49.1	17.0	25.0	8.3	0.0	0.0	55.4	59.0	43.5	53.3	0.0	55.9	53.4
2~3隻	31.5	38.3	39.3	50.0	14.3	0.0	30.2	30.1	30.4	30.0	0.0	24.1	25.9
4~5隻	9.0	14.9	7.1	25.0	28.6	0.0	7.9	6.6	10.9	10.0	0.0	6.1	6.6
6~9隻	2.4	8.5	7.1	0.0	28.6	0.0	1.2	1.2	2.2	0.0	0.0	2.1	2.4
10~14隻	0.7	4.3	3.6	0.0	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.6
15隻以上	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

船齢10年以上の割合が高く、特にオーナーの所有船の船齢の高さが目立つ。

1f2所有船の船齢	タ計	タA	タケ	タケA	特A	-	タB	タB	ケB	特B	-	貨計	全体
3年未満	3.5	4.3	3.6	8.3	0.0	0.0	3.3	3.6	4.3	0.0	0.0	2.4	2.4
3~5年未満	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	1.8	0.0	0.0	0.0	1.9	1.8
5~10年未満	10.7	19.1	7.1	33.3	42.9	0.0	9.1	11.4	4.3	3.3	0.0	25.7	18.6
10~15年未満	51.9	53.2	53.6	50.0	57.1	0.0	51.7	54.2	52.2	36.7	0.0	37.7	39.8
15~20年未満	17.0	6.4	10.7	0.0	0.0	0.0	19.0	15.7	17.4	40.0	0.0	8.8	14.9
20年以上	2.8	6.4	10.7	0.0	0.0	0.0	2.1	1.8	2.2	3.3	0.0	3.2	3.9

船員未組織の事業者が多く、特にオーナーでは大半が未組織である。

1f3船員組織状況	タ計	タA	タケ	タケA	特A	-	タB	タB	ケB	特B	-	貨計	全体
組織	16.3	31.9	28.6	25.0	57.1	0.0	13.2	15.7	6.5	10.0	0.0	12.6	14.0
未組織	77.5	53.2	53.6	58.3	42.9	0.0	82.2	81.3	87.0	80.0	0.0	76.2	74.8

オペレーターの船員法運用強化の影響として、用船料上昇による経営圧迫、オーナーとの船腹確保関係の混乱への懸念が強い。(特殊タンク船では配乗人員不足による停船等への懸念も強い)

24-1船員法運用強化の影響(オペ)	タ計	タA	タケ	タケA	特A	-	タB	タB	ケB	特B	-	貨計	全体
特に影響なし	17.0	17.0	21.4	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.6	14.4
用船料上昇も運賃等でカバー	8.5	8.5	7.1	0.0	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.0	8.8
用船料上昇で経営圧迫	42.6	42.6	39.3	50.0	42.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	54.2	46.9
配乗人員不足での停船等	14.9	14.9	10.7	8.3	42.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.9	12.9
オーナーとの船腹確保関係の混乱	31.9	31.9	28.6	41.7	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	38.6	32.5
船員確保で輸送安全性向上	17.0	17.0	17.9	16.7	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.0	10.8
安全輸送責任が経営不安材料	6.4	6.4	7.1	0.0	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.0	8.2
その他	2.1	2.1	0.0	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6	3.1

オーナーは、船員法運用強化に対して、増員したいが見込みや予定がないという割合が1割強ある。

24-2船員法運用強化への対応状況(オーナー)	タ計	タA	タケ	タケA	特A	-	タB	タB	ケB	特B	-	貨計	全体
船員を増員済み	32.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	32.2	31.3	34.8	33.3	0.0	40.2	33.4
船員増員予定	9.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.1	7.2	10.9	16.7	0.0	9.4	9.2
増員したいが見込み・予定なし	12.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.4	12.0	15.2	10.0	0.0	7.3	10.2
増員必要なし	43.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	43.4	47.0	37.0	33.3	0.0	37.1	41.7

当面の経営上の課題は、オペは運賃の改善と輸送貨物量の安定確保、オーナーは用船料の改善と船員の安定的確保が顕著に指摘される。(特殊タンク船は荷主との信頼強化も課題)

26a当面の経営上の課題(オペ)	タ計	タA	タケ	タケA	特A	-	タB	タB	ケB	特B	-	貨計	全体
運賃の改善交渉	72.3	72.3	67.9	66.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	71.1	67.0
輸送貨物量の安定的確保	46.8	46.8	46.4	58.3	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	48.2	47.4
支配船腹量の確保	25.5	25.5	25.0	25.0	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.7	27.8
荷主との信頼関係強化	34.0	34.0	28.6	33.3	57.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	30.1	31.4
新規荷主の開拓	19.1	19.1	14.3	25.0	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.9	20.6
オペ間の連携強化	8.5	8.5	10.7	0.0	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.5	13.4
オーナーとの関係強化、再構築	14.9	14.9	17.9	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	26.5	19.6
その他	4.3	4.3	3.6	0.0	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	2.1

26b当面の経営上の課題(オーナー)	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
用船料の改善交渉	64.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	64.0	59.0	78.3	70.0	0.0	66.8	61.3
運航委託運賃の改善	24.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	24.8	34.3	4.3	3.3	0.0	15.0	20.3
経営感覚の研鑽	16.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.5	13.9	19.6	26.7	0.0	15.0	14.8
船員の安定的確保	67.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	67.8	64.5	73.9	76.7	0.0	60.1	59.7
代替建造	41.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	41.7	42.2	41.3	40.0	0.0	30.8	35.2
用船先オペの変更	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	3.6	0.0	3.3	0.0	1.4	2.3
銀行融資の確保	19.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	19.8	19.9	23.9	13.3	0.0	18.2	20.9
売船、オーナー業撤退	12.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.0	10.8	15.2	13.3	0.0	11.2	10.9
その他	3.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.7	4.2	2.2	3.3	0.0	1.7	3.0

2. 荷主とオペレーターの関係、運賃交渉の実態

オペレーターの7割以上が1社以上の固定的な顧客荷主を持ち、その取引は20年以上の長期にわたる割合が非常に多い。

2-1長期元請運送契約荷主数	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
なし	19.1	19.1	25.0	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	22.9	33.0
1社	21.3	21.3	21.4	25.0	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	22.9	21.1
2社	14.9	14.9	14.3	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	19.3	12.9
3社以上	38.3	38.3	28.6	33.3	85.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	32.5	26.8
2-3最大荷主との取引年数	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
1年未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
1～3年未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	2.5
3～5年未満	5.7	5.7	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	5.1
5～10年未満	5.7	5.7	5.6	10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	4.2
10～15年未満	5.7	5.7	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.5	6.8
15～20年未満	5.7	5.7	5.6	10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	5.1
20年以上	77.1	77.1	66.7	80.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	74.2	71.2

タンカー・ケミカルオペレーターは、最大荷主と資本関係「有り」の系列会社と「なし」が同数程度である。(特殊タンク船は「有り」が3割弱)

2-4最大荷主との資本関係	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
ある(50%以上)	20.0	20.0	27.8	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	19.4	17.8
ある(50%未満)	25.7	25.7	22.2	30.0	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	17.7	18.6
ない	54.3	54.3	50.0	50.0	71.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	58.1	60.2

タンカー・ケミカルオペレーターで最大荷主との基本運送契約で契約終了期限のないものが2/3程度ある。

2-5b基本契約終了期限の有無	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
ある	34.9	34.9	33.3	41.7	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	38.2	38.2
ない	65.1	65.1	66.7	58.3	71.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	61.8	61.8

オペの最大荷主との基本運送契約書に、運賃等の基本事項の記載がない場合がある。

2-6a運送契約「運賃の記載」	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
ある	76.6	76.6	67.9	83.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	65.1	59.8
時々ない	2.1	2.1	3.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6	2.1
ない	12.8	12.8	17.9	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.0	13.9

オペの荷主との運賃交渉では、大半がコストを説明し荷主の要請も聞いている。

3-1運賃交渉内容	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
ｺｽﾄ内訳説明し荷主要請も聞く	80.9	80.9	71.4	91.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	81.9	72.2
ｺｽﾄ説明余地なし荷主要請のみ	6.4	6.4	10.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.6	10.8
交渉自体なく一方的決定	8.5	8.5	10.7	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6	8.2
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	1.5

ただし、そこで決められる運賃には、オペレーターの半数以上が「不満」または「やや不満」を示している。

3-2運賃満足度	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
満足	2.1	2.1	0.0	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6	2.1
まあ満足	36.2	36.2	35.7	33.3	42.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	30.1	30.9
やや不満	31.9	31.9	35.7	25.0	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	41.0	37.6
不満	25.5	25.5	21.4	33.3	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.5	22.2

オペレーターの運賃交渉では、荷主との立場上の上下関係で強く主張できない点を問題とする割合が多い。

3-6運賃交渉時の問題	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
ｺｽﾄ資料等揃わず説得力弱い	12.8	12.8	14.3	8.3	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	13.3	13.4
荷主の条件提示が不十分・不明確	2.1	2.1	3.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.8	7.7
荷主の提示条件が理解しづらい	2.1	2.1	3.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6	4.6
上下関係で強く主張できない	40.4	40.4	32.1	58.3	42.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	45.8	41.8
その他	31.9	31.9	35.7	16.7	42.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.0	17.0

バンカーサーチャージは、荷主から「常に精算」されているオペレーターは約2割で、オーナーも運航委託でオペから受け取れないケースが大半である。

3-4バンカーサーチャージ	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
常に確実に精算・受領	21.3	21.3	28.6	0.0	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	28.9	20.1
精算されないことがある	25.5	25.5	14.3	50.0	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	27.7	25.8
常に精算されない	46.8	46.8	50.0	41.7	42.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	38.6	46.4
12e 運航委託：バンカーサーチャージをオペから受取	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
はい	9.0	#####	#####	#####	#####	0.0	9.0	9.7	0.0	0.0	0.0	6.7	6.3
場合による	10.4	#####	#####	#####	#####	0.0	10.4	9.7	33.3	0.0	0.0	8.3	8.9
いいえ	80.6	#####	#####	#####	#####	0.0	80.6	80.6	66.7	100.0	0.0	85.0	84.8
該当なし	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

3. オペレーターとオーナーの関係、用船料・運航委託運賃の交渉実態

オーナーの6割程度以上が特定の1社と定期用船契約を結び、それが収入の100%を占めるケースが多く、かつ20年以上の長期取引が半数以上を占める。

8-1定期用船契約オペ会社数	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
なし	17.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	17.8	24.1	2.2	6.7	0.0	14.7	19.5
1社	62.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	62.8	59.6	71.7	66.7	0.0	63.6	61.6
2社	10.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.7	7.2	17.4	20.0	0.0	12.2	10.3
3社以上	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.3	3.0	4.3	3.3	0.0	2.8	2.8
8-2取引最大オペの収入割合	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
20%未満	3.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	2.6	2.3	7.4	0.0	5.3	4.4
20～40%未満	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7	2.6	2.3	3.7	0.0	4.0	3.6
40～60%未満	11.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11.8	11.2	11.6	14.8	0.0	11.1	10.9
60～80%未満	7.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.5	6.0	11.6	7.4	0.0	4.9	5.9
80～100%未満	5.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.9	5.2	7.0	7.4	0.0	1.8	4.8
100%	59.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	59.7	63.8	51.2	55.6	0.0	65.8	61.5
8-3取引最大オペとの取引年数	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
1年未満	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6	0.9	2.3	3.7	0.0	1.8	1.7
1～3年未満	4.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.8	4.3	7.0	3.7	0.0	10.2	6.9
3～5年未満	5.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.9	9.5	0.0	0.0	0.0	7.1	7.5
5～10年未満	8.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.1	10.3	0.0	11.1	0.0	12.4	11.1
10～15年未満	9.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.1	6.0	14.0	14.8	0.0	10.2	10.3
15～20年未満	6.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.5	6.9	4.7	7.4	0.0	11.1	8.8
20年以上	57.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	57.5	56.0	62.8	55.6	0.0	44.4	49.0

タンカー・ケミカルの用船料交渉では、オペは1/3がオーナー要求よりも一般相場等を尊重し、オーナーはコスト等の説明余地「有り」と「無し」が拮抗している。

5定期用船契約での用船料決定基準	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
オーナー要求を極力尊重	38.3	38.3	39.3	33.3	42.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	31.3	30.9
自社利益確保	2.1	2.1	0.0	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.4	7.7
他社動向など一般相場	31.9	31.9	28.6	33.3	42.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	45.8	36.1
その他	8.5	8.5	7.1	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.8	8.2
9-1定期用船・用船料交渉内容	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
コスト内訳説明しオペ要請も聞く	40.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	40.1	38.0	47.8	40.0	0.0	46.9	43.1
コスト説明余地なしオペ要請のみ	22.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	22.3	19.9	30.4	23.3	0.0	19.9	19.2
交渉自体なく一方的決定	15.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	15.7	14.5	10.9	30.0	0.0	13.3	14.4
その他	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.6	2.2	0.0	0.0	2.1	1.9

その結果決められる用船料には、オーナーが「不満」または「やや不満」とする割合が大きい。

9-2用船料満足度	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
満足	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.6	2.2	0.0	0.0	3.5	2.5
まあ満足	17.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	17.8	14.5	26.1	23.3	0.0	17.5	18.6
やや不満	31.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	31.0	33.1	23.9	30.0	0.0	33.6	30.5
不満	31.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	31.0	27.1	39.1	40.0	0.0	28.3	27.8

オーナーの用船料交渉では、オペレーターとの上下関係があつて強く主張できない点を問題とする割合が特に高い。

9-5用船料交渉時の問題	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
コスト資料等揃わず説得力弱い	6.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.6	5.4	4.3	16.7	0.0	5.6	6.7
オペの条件提示が不十分・不明確	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.3	7.8	8.7	10.0	0.0	7.3	6.7
オペの提示条件が理解しづらい	3.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.7	3.0	8.7	0.0	0.0	4.9	4.7
上下関係で強く主張できない	48.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	48.3	45.2	52.2	60.0	0.0	43.7	44.2
その他	8.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.7	8.4	13.0	3.3	0.0	13.6	11.6

運航委託契約で、オペからオーナーに荷主との運賃を明示する場合としない場合が約半々、オーナー側の認識もほぼ同様である。

6運航委託契約での支払運賃決定基準	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
荷主運賃を明示・オーナー意向確認	31.9	31.9	32.1	33.3	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.7	31.4
荷主運賃明示せず支払分のみ通知	14.9	14.9	10.7	16.7	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	21.7	18.0
荷主運賃明示せず一般相場による	12.8	12.8	10.7	16.7	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.0	10.8
該当なし	25.5	25.5	25.0	25.0	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	13.3	16.0
12d運航委託：荷主との運賃・支払条件の事前明示	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
はい	44.4	####	####	####	####	0.0	44.4	43.8	50.0	50.0	0.0	41.8	44.0
場合による	12.5	####	####	####	####	0.0	12.5	10.9	33.3	0.0	0.0	10.4	14.9
いいえ	43.1	####	####	####	####	0.0	43.1	45.3	16.7	50.0	0.0	47.8	41.1
該当なし	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

運航委託契約での運賃交渉では、オーナーがオペにコスト内訳等を説明できない場合の方がやや多い。

11-1交渉内容	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
コストの内訳などを説明	31.0	####	####	####	####	0.0	31.0	26.2	66.7	50.0	0.0	41.3	34.5
コスト等の説明の余地はない	26.8	####	####	####	####	0.0	26.8	27.9	16.7	25.0	0.0	15.2	23.9
交渉自体がない	40.8	####	####	####	####	0.0	40.8	44.3	16.7	25.0	0.0	39.1	39.4
その他	1.4	####	####	####	####	0.0	1.4	1.6	0.0	0.0	0.0	4.3	2.1

タンカーの船員のオーバータイム業務費用のオペ負担がなされていないというオーナーの割合が圧倒的に多

12b用船：タンカーオーバータイム費用のオペ負担	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
はい	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.5	1.8	6.5	0.0	0.0	2.4	2.0
場合による	8.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.7	7.8	15.2	3.3	0.0	2.1	4.4
いいえ	55.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	55.4	55.4	54.3	56.7	0.0	8.7	26.9
該当なし	13.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	13.2	12.7	15.2	13.3	0.0	16.8	17.3

4. 運賃・用船料の市場性への認識

運送コストのほか、船腹需給関係が運賃に反映されていないと考えるタンカー・ケミカルオペが約6割に達し、運賃の市場性はないとの見方が比較的強い。

4a運賃への運送コスト変動の反映	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
十分反映されている	2.1	2.1	0.0	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.8	3.6
まあ反映されている	38.3	38.3	35.7	41.7	42.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	41.0	33.0
あまり反映されていない	46.8	46.8	42.9	50.0	57.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	36.1	41.8
全く反映されていない	6.4	6.4	10.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.8	12.4
4b運賃への船腹量需給関係の反映	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
十分反映されている	2.1	2.1	0.0	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.0	4.1
まあ反映されている	25.5	25.5	25.0	16.7	42.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	43.4	30.4
あまり反映されていない	59.6	59.6	57.1	66.7	57.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.7	44.8
全く反映されていない	6.4	6.4	7.1	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.4	10.8

船舶コストが用船料に反映されているという市場性の認識は、オペでは半数(ケミカルでは8割強)だが、オーナーでは2割前後にとどまり、船腹需給は、オペの約半数、オーナーの多くが用船料に反映されていないとの認識である。

13a定期用船料への船舶コスト変動の反映	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
十分反映されている	3.5	10.6	7.1	16.7	14.3	0.0	2.1	1.2	2.2	6.7	0.0	3.7	4.4
まあ反映されている	24.2	48.9	42.9	66.7	42.9	0.0	19.4	16.3	30.4	20.0	0.0	29.4	26.2
あまり反映されていない	36.3	25.5	28.6	8.3	42.9	0.0	38.4	41.0	39.1	23.3	0.0	35.8	35.4
全く反映されていない	26.0	6.4	10.7	0.0	0.0	0.0	29.8	28.3	26.1	43.3	0.0	20.3	22.7
13b定期用船料への船腹量需給関係の反映	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
十分反映されている	3.8	6.4	7.1	0.0	14.3	0.0	3.3	0.6	8.7	10.0	0.0	4.5	4.4
まあ反映されている	23.2	36.2	32.1	41.7	42.9	0.0	20.7	22.3	21.7	10.0	0.0	32.1	26.0
あまり反映されていない	41.9	34.0	42.9	16.7	28.6	0.0	43.4	44.0	43.5	40.0	0.0	33.2	37.4
全く反映されていない	19.0	10.6	7.1	16.7	14.3	0.0	20.7	18.1	21.7	33.3	0.0	13.1	16.2

トリップ及び運航委託の運賃の市場性は、タンカー・ケミカルのオーナーでは回答は少ないながら「ない」との認識が「ある」を上回るが、オペは「ある」と「ない」との認識に分かれている。

14a運賃の市場性(連続トリップ)	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
十分な市場性あり	2.4	10.6	10.7	8.3	14.3	0.0	0.8	0.6	2.2	0.0	0.0	4.5	3.9
不十分ながら市場性あり	15.9	27.7	21.4	50.0	14.3	0.0	13.6	13.3	21.7	3.3	0.0	26.5	22.0
市場性ほとんどなし	27.7	23.4	25.0	16.7	28.6	0.0	28.5	30.1	23.9	26.7	0.0	12.6	18.3
わからない、何とも言えず	24.9	19.1	14.3	16.7	42.9	0.0	26.0	27.1	23.9	23.3	0.0	20.3	23.4
14b運賃の市場性(連日以外のトリップ)	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
十分な市場性あり	4.2	19.1	17.9	16.7	28.6	0.0	1.2	0.6	4.3	0.0	0.0	10.2	7.8
不十分ながら市場性あり	12.5	27.7	21.4	41.7	28.6	0.0	9.5	8.4	17.4	3.3	0.0	23.8	17.9
市場性ほとんどなし	28.0	27.7	28.6	16.7	42.9	0.0	28.1	30.7	19.6	26.7	0.0	10.2	17.3
わからない、何とも言えず	25.3	12.8	10.7	25.0	0.0	0.0	27.7	28.3	28.3	23.3	0.0	19.8	24.3

14c運賃の市場性(運航委託)	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
十分な市場性あり	3.8	17.0	14.3	16.7	28.6	0.0	1.2	1.2	2.2	0.0	0.0	4.5	4.5
不十分ながら市場性あり	14.5	19.1	14.3	33.3	14.3	0.0	13.6	13.9	17.4	6.7	0.0	23.0	20.0
市場性ほとんどなし	26.6	23.4	28.6	8.3	28.6	0.0	27.3	29.5	26.1	16.7	0.0	11.5	17.2
わからない、何とも言えず	22.1	19.1	17.9	16.7	28.6	0.0	22.7	24.1	23.9	13.3	0.0	19.0	22.2

5. 運賃・用船料市場適正化への対応方向・方策

運賃、用船料の適正化の優先順序は、両者一体との認識が1/3程度あるが、それ以外では、特にオペレーターで「運賃が先決」とする考えが多く、運賃の適正化により用船料が適正化するという考えにやや傾斜しているように見える。

15水準適正化の優先順序	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
運賃市場が先決	41.5	57.4	60.7	58.3	42.9	0.0	38.4	41.6	32.6	30.0	0.0	39.8	39.6
用船料市場が先決	22.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	26.9	25.3	32.6	26.7	0.0	20.6	19.4
運賃と用船料は一体	31.8	38.3	35.7	33.3	57.1	0.0	30.6	27.7	34.8	40.0	0.0	31.8	32.5
その他	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	1.2	0.0	0.0	0.0	0.3	0.8
わからない	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	1.8	0.0	0.0	0.0	2.4	3.0

タンカー・ケミカルの運賃、用船料市場は、コスト保証体制の方向へ向かうべきという意識が、オペ・オーナーともに約半数を占める。(特に特殊タンク船オペで顕著)

16運賃、用船料市場の望ましい姿	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
船腹需給で決まる自由競争市場	5.9	4.3	7.1	0.0	0.0	0.0	6.2	5.4	4.3	13.3	0.0	9.9	9.5
船腹需給とコストで決まる市場	36.3	38.3	42.9	41.7	14.3	0.0	36.0	39.2	28.3	30.0	0.0	32.4	33.6
荷主・オペによるコスト保証	49.1	46.8	35.7	50.0	85.7	0.0	49.6	45.8	60.9	53.3	0.0	46.3	44.6
その他	2.1	2.1	3.6	0.0	0.0	0.0	2.1	1.2	6.5	0.0	0.0	0.5	1.2
わからない	2.4	2.1	3.6	0.0	0.0	0.0	2.5	3.6	0.0	0.0	0.0	5.1	5.4

タンカー・ケミカルの運賃、用船料市場の健全化方策としては、運賃・用船料の客観指標整備のほか、オペレーター、オーナーそれぞれ自らの組織体制強化への支持が強く、また、契約ルールの明確化と徹底への指摘がオペで特に高く、自らの経営力研鑽及び多重構造の是正への指摘がオーナーで特に高いという特徴がある。

17望ましい市場の姿に近づく方策	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
オーナーの経営力研鑽	36.0	23.4	21.4	25.0	28.6	0.0	38.4	38.0	30.4	53.3	0.0	30.7	31.0
オーナーの組織体制づくり	39.8	10.6	10.7	8.3	14.3	0.0	45.5	45.2	50.0	40.0	0.0	42.8	40.0
オペの組織体制強化	20.4	40.4	32.1	50.0	57.1	0.0	16.5	16.3	17.4	16.7	0.0	17.4	18.6
契約ルールの明確化と徹底	27.0	42.6	35.7	50.0	57.1	0.0	24.0	21.7	30.4	26.7	0.0	24.9	24.4
運賃、用船料の客観指標整備	52.6	66.0	67.9	75.0	42.9	0.0	50.0	54.8	39.1	40.0	0.0	40.1	44.0
オペ・オーナーの共同経営化	11.4	6.4	7.1	8.3	0.0	0.0	12.4	11.4	15.2	13.3	0.0	8.6	9.8
法制度改正・規制緩和	17.6	21.3	25.0	16.7	14.3	0.0	16.9	16.3	15.2	23.3	0.0	22.2	20.4
多重構造の是正	33.9	27.7	28.6	16.7	42.9	0.0	35.1	37.3	28.3	33.3	0.0	39.3	36.1
その他	5.2	4.3	7.1	0.0	0.0	0.0	5.4	6.0	2.2	6.7	0.0	2.9	3.6

タンカー・ケミカルのオーナーの経営力研鑽の方策は、オペ・オーナーともに船員の長期確保対策という指摘が強く、オペレーターではこれに安全・環境対策への取り組みが加わる。オーナー自身ではオーナー間の協調性強化も多く指摘される。

18オーナーの経営力研鑽のための改善点	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
行政依存意識をなくす	11.4	23.4	21.4	33.3	14.3	0.0	9.1	7.8	6.5	20.0	0.0	17.6	14.8
組合依存意識をなくす	9.7	8.5	7.1	16.7	0.0	0.0	9.9	10.8	6.5	10.0	0.0	15.8	14.0
オーナー間の協調性強化	42.2	23.4	25.0	25.0	14.3	0.0	45.9	43.4	52.2	50.0	0.0	40.9	41.9
契約の意味内容の勉強	27.7	19.1	17.9	25.0	14.3	0.0	29.3	30.1	26.1	30.0	0.0	26.7	26.7
特定オペ依存度の分散	20.8	21.3	21.4	25.0	14.3	0.0	20.7	21.1	19.6	20.0	0.0	20.1	19.8
家業から企業への意識転換	35.6	38.3	39.3	33.3	42.9	0.0	35.1	31.3	47.8	36.7	0.0	31.8	32.5
船員の長期確保対策	51.9	51.1	46.4	41.7	85.7	0.0	52.1	51.2	54.3	53.3	0.0	41.4	42.2
安全・環境対策への取組	37.7	51.1	46.4	50.0	71.4	0.0	35.1	36.7	32.6	30.0	0.0	23.0	26.7
その他	4.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.4	4.2	8.7	6.7	0.0	2.1	3.0

オーナーの組織体制づくりの方法は、交渉代理人制度とオペ別船主会による交渉がオーナー自身のほかオペからも強く指摘され、このほか、オペレーターからは船舶管理会社の活用への支持が高いのがタンカー・ケミカルの特徴である。

19オーナーの組織体制づくりの方法	ﾀｸ計	ﾀｸA	ﾀA	ケA	特A	-	ﾀｸB	ﾀB	ケB	特B	-	貨計	全体
交渉代理人制度	33.9	23.4	28.6	16.7	14.3	0.0	36.0	33.7	37.0	46.7	0.0	32.6	31.0
船主会による交渉	34.3	27.7	21.4	33.3	42.9	0.0	35.5	37.3	32.6	30.0	0.0	32.9	31.0
協同組合化	24.9	14.9	14.3	16.7	14.3	0.0	26.9	27.1	32.6	16.7	0.0	18.7	21.3
船舶管理会社の活用	19.0	27.7	28.6	25.0	28.6	0.0	17.4	14.5	19.6	30.0	0.0	12.8	15.4
有力オーナーへの船の集約	17.3	17.0	14.3	8.3	42.9	0.0	17.4	19.9	13.0	10.0	0.0	16.3	16.3
その他	5.5	4.3	7.1	0.0	0.0	0.0	5.8	4.8	10.9	3.3	0.0	2.7	3.7
組織連携の必要なし	10.0	14.9	17.9	8.3	14.3	0.0	9.1	10.2	6.5	6.7	0.0	9.1	9.6

タンカー・ケミカルのオペレーターの連携強化方策は、船舶融通等の関係強化のほか、合併等の事業者集約化が、オペ自身から強く指摘されている。(特に特殊タンク船で顕著)

20オペの組織体制強化の方法	タ計	タA	タA	ケA	特A	-	タB	タB	ケB	特B	-	貨計	全体
船舶融通等の関係強化	29.1	36.2	35.7	41.7	28.6	0.0	27.7	27.1	32.6	23.3	0.0	28.6	30.9
共同運航方式の推進	4.5	8.5	7.1	16.7	0.0	0.0	3.7	3.0	6.5	3.3	0.0	8.0	6.6
合併等の事業者集約化	20.4	31.9	25.0	25.0	71.4	0.0	18.2	15.7	23.9	23.3	0.0	12.6	15.6
その他	4.2	6.4	10.7	0.0	0.0	0.0	3.7	3.6	4.3	3.3	0.0	2.7	2.6
連携強化の必要なし	7.6	6.4	7.1	8.3	0.0	0.0	7.9	7.8	6.5	10.0	0.0	5.9	6.9

運賃、用船料の客観指標整備の方向は、運送・船舶コスト指標の整備への期待が、オペ・オーナーをほぼ通じて最も高い(ケミカルオペは、運賃・用船料市場動向、適正運賃指標への期待が多い)。

21運賃、用船料の客観指標整備の方向	タ計	タA	タA	ケA	特A	-	タB	タB	ケB	特B	-	貨計	全体
運賃市場動向指標	19.7	38.3	35.7	50.0	28.6	0.0	16.1	15.7	19.6	13.3	0.0	21.9	20.1
用船料市場動向指標	24.6	21.3	17.9	41.7	0.0	0.0	25.2	25.3	30.4	16.7	0.0	28.1	24.4
船種別輸送料の実績・予測指標	12.8	23.4	21.4	16.7	42.9	0.0	10.7	11.4	8.7	10.0	0.0	10.4	11.6
運送・船舶コスト動向指標	52.9	51.1	60.7	25.0	57.1	0.0	53.3	51.2	58.7	56.7	0.0	42.2	44.9
船種別航路別適正運賃指標	31.8	36.2	28.6	50.0	42.9	0.0	31.0	33.1	34.8	13.3	0.0	20.3	26.2
船種別適正用船料指標	27.7	12.8	10.7	8.3	28.6	0.0	30.6	27.7	26.1	53.3	0.0	23.5	24.0
その他	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	1.8	0.0	0.0	0.0	0.8	0.7
指標整備の必要なし	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	2.4	2.2	0.0	0.0	2.9	2.7

法制度・規制緩和の必要点では、定期検査・船舶機器の規制、船員数に関する規制への関心がオペ・オーナーを通じて特に高く、暫定措置事業への関心もそれに次いで高い。

22法制度改正、規制緩和の必要点	タ計	タA	タA	ケA	特A	-	タB	タB	ケB	特B	-	貨計	全体
定期検査、船舶機器の規制	65.4	63.8	50.0	83.3	85.7	0.0	65.7	63.9	71.7	66.7	0.0	64.2	64.5
乗組船員数の規制	59.9	70.2	75.0	58.3	71.4	0.0	57.9	54.2	65.2	66.7	0.0	65.0	62.0
カボタージュ規制	5.5	12.8	10.7	16.7	14.3	0.0	4.1	3.6	6.5	3.3	0.0	5.9	5.9
外国人船員に関する規制	19.0	25.5	25.0	16.7	42.9	0.0	17.8	16.9	15.2	26.7	0.0	20.9	18.6
暫定措置事業	32.9	25.5	17.9	33.3	42.9	0.0	34.3	34.9	34.8	30.0	0.0	41.2	38.6
その他	5.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.6	6.6	8.7	3.3	0.0	2.1	3.9
規制緩和の必要なし	3.8	2.1	3.6	0.0	0.0	0.0	4.1	6.0	0.0	0.0	0.0	1.3	2.7

参考) 回答票数

送付数	3973 票 (A)
うち宛て先不明等返送票	305 票 (B)
有効送付数 (A-B)	3668 票
有効回収数	845 票
有効送付数に対する有効回収率	23.0 %

<p>1a事業種別</p> <table> <tr><td>全体</td><td>845</td></tr> <tr><td>運送業(オペレーター)</td><td>194</td></tr> <tr><td>貸渡業(オーナー)</td><td>640</td></tr> <tr><td>無回答</td><td>11</td></tr> </table>	全体	845	運送業(オペレーター)	194	貸渡業(オーナー)	640	無回答	11	<p>1b対象貨物品目</p> <table> <tr><td>全体</td><td>845</td></tr> <tr><td>鉄鋼</td><td>185</td></tr> <tr><td>セメント</td><td>29</td></tr> <tr><td>石灰石</td><td>37</td></tr> <tr><td>その他一般貨物</td><td>123</td></tr> <tr><td>石油類(タンカー)</td><td>194</td></tr> <tr><td>ケミカル</td><td>58</td></tr> <tr><td>特殊タンク船貨物</td><td>37</td></tr> <tr><td>その他</td><td>173</td></tr> <tr><td>無回答</td><td>9</td></tr> </table>	全体	845	鉄鋼	185	セメント	29	石灰石	37	その他一般貨物	123	石油類(タンカー)	194	ケミカル	58	特殊タンク船貨物	37	その他	173	無回答	9																
全体	845																																												
運送業(オペレーター)	194																																												
貸渡業(オーナー)	640																																												
無回答	11																																												
全体	845																																												
鉄鋼	185																																												
セメント	29																																												
石灰石	37																																												
その他一般貨物	123																																												
石油類(タンカー)	194																																												
ケミカル	58																																												
特殊タンク船貨物	37																																												
その他	173																																												
無回答	9																																												
<p>1b5品目・事業区分</p> <table> <tr><td>全体</td><td>845</td></tr> <tr><td>貨物船オペ</td><td>83</td></tr> <tr><td>タンカー・ケミカルオペ</td><td>47</td></tr> <tr><td>その他オペ</td><td>63</td></tr> <tr><td>貨物船オーナー</td><td>286</td></tr> <tr><td>タンカー・ケミカルオーナー</td><td>242</td></tr> <tr><td>その他オーナー</td><td>107</td></tr> <tr><td>無回答</td><td>17</td></tr> </table>	全体	845	貨物船オペ	83	タンカー・ケミカルオペ	47	その他オペ	63	貨物船オーナー	286	タンカー・ケミカルオーナー	242	その他オーナー	107	無回答	17																													
全体	845																																												
貨物船オペ	83																																												
タンカー・ケミカルオペ	47																																												
その他オペ	63																																												
貨物船オーナー	286																																												
タンカー・ケミカルオーナー	242																																												
その他オーナー	107																																												
無回答	17																																												
<p>1b6貨物船品目・事業区分</p> <table> <tr><td>貨物船計</td><td>374</td></tr> <tr><td>貨物船計オペ</td><td>83</td></tr> <tr><td>鉄鋼オペ</td><td>35</td></tr> <tr><td>セメントオペ</td><td>4</td></tr> <tr><td>石灰石オペ</td><td>10</td></tr> <tr><td>その他一般貨物オペ</td><td>34</td></tr> <tr><td>貨物船計オーナー</td><td>286</td></tr> <tr><td>鉄鋼オーナー</td><td>147</td></tr> <tr><td>セメントオーナー</td><td>25</td></tr> <tr><td>石灰石オーナー</td><td>27</td></tr> <tr><td>その他一般貨物オーナー</td><td>87</td></tr> <tr><td>無回答</td><td>5</td></tr> </table>	貨物船計	374	貨物船計オペ	83	鉄鋼オペ	35	セメントオペ	4	石灰石オペ	10	その他一般貨物オペ	34	貨物船計オーナー	286	鉄鋼オーナー	147	セメントオーナー	25	石灰石オーナー	27	その他一般貨物オーナー	87	無回答	5	<p>1b7タンカー・ケミカル品目・事業区分</p> <table> <tr><td>タンカー・ケミカル計</td><td>289</td></tr> <tr><td>タンカー・ケミカル計オペ</td><td>47</td></tr> <tr><td>石油類(タンカー)オペ</td><td>28</td></tr> <tr><td>ケミカルオペ</td><td>12</td></tr> <tr><td>特殊タンク船貨物オペ</td><td>7</td></tr> <tr><td>タンカー・ケミカル計オーナー</td><td>242</td></tr> <tr><td>石油類(タンカー)オーナー</td><td>166</td></tr> <tr><td>ケミカルオーナー</td><td>46</td></tr> <tr><td>特殊タンク船貨物オーナー</td><td>30</td></tr> <tr><td>無回答</td><td>0</td></tr> </table>	タンカー・ケミカル計	289	タンカー・ケミカル計オペ	47	石油類(タンカー)オペ	28	ケミカルオペ	12	特殊タンク船貨物オペ	7	タンカー・ケミカル計オーナー	242	石油類(タンカー)オーナー	166	ケミカルオーナー	46	特殊タンク船貨物オーナー	30	無回答	0
貨物船計	374																																												
貨物船計オペ	83																																												
鉄鋼オペ	35																																												
セメントオペ	4																																												
石灰石オペ	10																																												
その他一般貨物オペ	34																																												
貨物船計オーナー	286																																												
鉄鋼オーナー	147																																												
セメントオーナー	25																																												
石灰石オーナー	27																																												
その他一般貨物オーナー	87																																												
無回答	5																																												
タンカー・ケミカル計	289																																												
タンカー・ケミカル計オペ	47																																												
石油類(タンカー)オペ	28																																												
ケミカルオペ	12																																												
特殊タンク船貨物オペ	7																																												
タンカー・ケミカル計オーナー	242																																												
石油類(タンカー)オーナー	166																																												
ケミカルオーナー	46																																												
特殊タンク船貨物オーナー	30																																												
無回答	0																																												
<p>1d企業区分</p> <table> <tr><td>全体</td><td>845</td></tr> <tr><td>株式会社</td><td>451</td></tr> <tr><td>有限会社</td><td>318</td></tr> <tr><td>個人</td><td>49</td></tr> <tr><td>その他</td><td>18</td></tr> <tr><td>無回答</td><td>9</td></tr> </table>	全体	845	株式会社	451	有限会社	318	個人	49	その他	18	無回答	9	<p>1e所属組合</p> <table> <tr><td>全体</td><td>845</td></tr> <tr><td>内航大型船輸送海運組合</td><td>9</td></tr> <tr><td>全国内航輸送海運組合</td><td>60</td></tr> <tr><td>全国海運組合連合会</td><td>386</td></tr> <tr><td>全日本内航船主海運組合</td><td>161</td></tr> <tr><td>全国内航タンカー海運組合</td><td>281</td></tr> <tr><td>無回答</td><td>35</td></tr> </table>	全体	845	内航大型船輸送海運組合	9	全国内航輸送海運組合	60	全国海運組合連合会	386	全日本内航船主海運組合	161	全国内航タンカー海運組合	281	無回答	35																		
全体	845																																												
株式会社	451																																												
有限会社	318																																												
個人	49																																												
その他	18																																												
無回答	9																																												
全体	845																																												
内航大型船輸送海運組合	9																																												
全国内航輸送海運組合	60																																												
全国海運組合連合会	386																																												
全日本内航船主海運組合	161																																												
全国内航タンカー海運組合	281																																												
無回答	35																																												

資料4 . アンケート調査結果 [自由意見]

1. コスト増による経営難

今、用船料交渉中。大変厳しい！！特にオーナーとして弱い！2年後廃業すると思う！	オーナー	その他一般貨物
用船料の見直しが急務。支払い額の方が収入より多い現状では何も生まれない。	オーナー	石油類(タンカー)
運賃の安さに困っている。運賃安くなっても代理店の方は上昇するばかりで困る。	オーナー	石油類(タンカー)
経営以外の部分のコストがバカにならない。組合費やこの度のトン数正常化、暫定措置事業で発生するであろう賦課金などがムダ。	オーナー	その他一般貨物
1600t型油タンカー1隻を定期用船してもらっているが、4月法改正で各種船舶経費負担が増大し、現在の用船料では会社運営は非常に厳しく銀行融資確保も出来ない状況。このまま用船料上昇なき場合は売船しオーナー業からの撤退も考える。	オーナー	石油類(タンカー)
運賃が安い。船員確保出来ない。船舶検査に金がかかる。銀行融資が受けられない。このままだと事業を続けられない。	オーナー	その他
課題は多すぎる。大変だ。	オペ	その他一般貨物
現状では、続けるほど衰退か廃業の道しか残されていない。今後乗組員の人件費が30%以下になる経営を希望する。	オーナー	特殊タンク船貨物
現状のままでは、事業継続が困難。早急に運賃・用船料の改善、乗組員対策をしなければオーナー業から撤退せざるをえない。	オーナー	ケミカル
現在船齢11年。今までに追加資金(赤字)は6300万円を越えている。一番の原因は法的経費。前進意欲あれどお先真っ暗。日本の内航海運業が消える日が来るかも知れない。	オーナー	石油類(タンカー)
運賃の改善ならず、船員の安定確保も難しく、後継者もいない。荷主もオペレーターも悪い。先行き暗いので5月に廃業した。	不明	不明
借入金残ったまま売船(15年越)しなければならぬ場合、その後もオフと借金は続き他の船舶で借金を返すので、一般的な運賃は妥当でも苦しい。その上船員法改正、積載トン数正常化等、資金調達できない。金融機関も取り合わず本当に苦しい、地獄のような日々だ。	オーナー	セメント
荷主と元請オペレーターの力が強く、生かさず殺さずの用船料を強制されている。代替建造も出来ない。また、船員確保が難しく不安。	オーナー	特殊タンク船貨物
船員確保が困難。若年船員が非常に少ない。現状の運賃・用船料水準では船主による船員育成はできず、廃業する船主も出てくる。安定・安全輸送の継続には適正な運賃・用船料が必要で、オペレーターとオーナーは信頼関係を強化し、荷主も協力が必要。	オーナー	石油類(タンカー)
法律は守りたいがとても苦しい。銀行の融資が思うようにならずこの先不安。船員は解雇できず新しくも雇えない。船は古くなるし用船料はどうなるかわからないしどうか良い対策を。	オーナー	石油類(タンカー)
法改正による船員費の上昇で経営が困難化。燃料費の上昇も重なっている現状。	オーナー	鉄鋼
現在の船員不足、そのコスト高で199t型船型一隻の単独経営は、もはや限界。それに見合うチャーター料をオペレーターから出させるのは無理。	オーナー	その他一般貨物

2. 運賃・用船料適正化

全般

運賃・用船料の適正化は繰り返して言っている。今回初めて1航海約10万円程度のアップがあったが、油が値上がりし何にもならない。	オーナー	その他一般貨物
特に内航海運の運賃の適正化、用船料市場の適正化を望む。	オーナー	不明
運賃・用船料改善にはマーケットの適正化を。船舶減少にもかかわらず荷物の積み残しが出てくるが、元請等に談合があり、運賃・用船料を抑えている(公取委で調査を)。元請制度を廃止し、運賃・用船料マーケットが形成できる環境整備を。	オーナー	その他一般貨物
用船料499G/T 1800D/W新造船1400万円/月以上、499G/T 1600D/W在来船1200万円/月以上	オーナー	鉄鋼
不況で苦しむ中運賃を上げてもらいたいのが何よりの願い。	不明	不明
あまりにも長期間の用船料低下が続いたため、船齢20年以上乗らないと返済が終わらない。こういう経緯をオペレーターから荷主にもっと真剣に説明して健全な運賃にもどしてほしい。	オーナー	鉄鋼
船舶コストに見合った運賃にならなければ内航の発展は無い。	オーナー	石灰石
積トン当り1万円/月が適正と思う。	オーナー	その他
運賃20%アップを。	オーナー	石油類(タンカー)
現状の運賃では到底採算合わず、経営維持が困難。一刻も早く運賃水準が適正化されるべく、元売各社に内航海運事業者が一致団結し、働きかけなければならない。	オペ	石油類(タンカー)
船舶への一般の理解が得られず、用船料=純利益と思われる。特殊な労働実態に理解を。バブル期建造のため現在の用船料では借入金返済の目途たらず。199t型船でトン10000円の用船料を希望。オーナーは常に弱い立場。オペレーターと対等に意見、交渉できる様願いたい。	オーナー	その他
運送コスト、船舶コストに見合う運賃適正化を望む。	オーナー	石油類(タンカー)
カボタージュを守る為にも荷主、オペレーターに対し安全運航を含めた行政指導による用船料・運賃アップが必要。	オーナー	鉄鋼
運賃・用船料共に安すぎ。早く改善して船主経営が成り立つようにして欲しい。船員養成も用船料の改善がなければ出来ない。	オーナー	その他一般貨物
小型船は運賃・用船料共安すぎる。早期に改善しなくては船主の体力がなくなる一方だ。大型船も今の用船料では銀行が融資してくれない。今後はオペレーターが船を造る以外はない。船員養成も用船料の改善が無ければ出来ない。	オーナー	石油類(タンカー)
運賃の適度の値上げを早急に。バンカーサーチャージの支払いを確実に行うこと(オペレーター)。荷主の優越的地位の乱用を防ぐ。	オーナー	石油類(タンカー)

運賃・定期用船料が安すぎる。用船料上げてもらえないと運航確保は出来ない。たとえ仕事があっても運賃は安くしない。	不明 鉄鋼 オーナー その他
用船料適正化と代替建造	
中間ドック検査料も不足で造船所に支払いも出来ない。15年も前のままの用船料を上げなければ全部の船が行き詰まる。造船所もつぶれる。生活に困らないよう話し合いを。新造船建造船価を法定償却で建造できる用船料及び運賃を荷主が10年間保証で算出して支払う。一般オーナーは一度に何億もの借金で建造するので、長期保証がなければ建造する気になれない。船価に見合う財産があれば銀行もお金を貸すが、それだけ財産があれば船など建造しない。しかしオペレーターだけでは必要船腹量の建造もできないと思う。	オーナー 石灰石 オーナー 石油類(タンカー)
運賃・用船料の適正化。代替建造できる環境。社船は船齢17年。今年定期検査だが船が古く費用もかかる。今の用船料ではいつ代替建造できるかわからない。	オーナー 石油類(タンカー) オーナー ケミカル
普通のオーナーには新造船建造コストが大き過ぎる(他業種同規模社と比較し)。償却期間も長く借金が終わっても修繕費負担が大で経営は改善されない。それを荷主が理解して欲しい。オペレーターは用船契約を守る。私どもはその契約により銀行融資を受け船を建造する。契約が守られないから今のような状況に陥り、私どもは信用を失う。オペレーターはその時のマーケットでしか用船料を見ず長期的なものがない。荷主系オペレーターが多すぎるから。	オーナー 石油類(タンカー) オーナー ケミカル
新造船を作るべき社会的状況だが運賃・用船料は新造船を作れるだけ上がっていない。船の老朽化にどう対応するか?このまま5年たてば、年300隻が解撤又は海外売船され、その時造れる船は50隻/1年。今から造らなくてはとんでもないことになる。	オーナー 鉄鋼
199G/T以下のタンカーは代替建造不可能な状態。大型化で小型船舶はもう必要ないのか。また、検船によるコストアップも大変。	オーナー 石油類(タンカー)
現在の用船料では、船舶の代替建造意欲がない。	オーナー 石油類(タンカー) オーナー ケミカル
運賃・用船料が改善されなければ、多数のオーナーの所有船舶のリプレースは難しく、耐用年数終了と共に撤退あるいは倒産を余儀なくされる。オペレーターはオーナーにリスクヘッジするだけで現状の運賃の安さに危機感を感じていないと思う。	オーナー ケミカル
必要額の約75%の用船料でリプレース出来ない。修繕費が増大し資本部分に回らない。若年者船員採用が出来ず、経営上不安で新造船も考えられない。早急な用船料改善を希望する。	オーナー 石灰石
荷主は物流費削減で大きな利益を出し、船主は償却も出来ず大赤字で借入金返済条件を変えざるを得ない。代替建造出来ず、廃業も多くの借金のためできない。荷主は先のことを考えず、この体制では業界の発展はないし、運賃・用船料どころか内航船や船員がいなくなる。規制緩和されても新規参入魅力はなく、早く撤退したい業界だ。景気はいつ回復するか。	オーナー その他一般貨物
船も老朽化し建造を考えているが現状では難しい。4月より船員も増え、正常化トシ数の罰金もあり、個人企業には大変厳しい。	オーナー 特殊タンク船貨物 オペ 石油類(タンカー)
用船料を上げてもらえないと代替建造及び船員の補強も出来なくなる。建造船価の高騰。'15年までの重質油船のダブルハル化による、特に2000t型船の船員増によるコスト増等は荷主との信頼関係強化による運賃改善が絶対条件。	
燃料油価格問題	
燃料代高騰、船員配乗人員の正常化など、内航運送業に厳しい環境は今後も続く。特に燃料代は一時期の1.5倍。石油元売の独占的販売方法により高値維持を余儀なくされている。政府や内航総連合会は、石油元売各社に燃料代の低値設定の働きかけを。	オペ 石油類(タンカー)
本年は燃料油が高くなり大変な事になる。運賃等に多大なる交渉が生じると思われる。	オーナー その他
燃料高騰に伴う輸送コスト増を荷主へ説明し理解してもらうが。	オペ その他一般貨物
適正運賃と言うのが何時運賃が上がるか。少々では燃料が上がり楽な経営は出来ない。	オーナー 鉄鋼
燃料油の高止りで経営圧迫。内航海運もバンカーサーチャージ早期導入が必要。大半の荷主は専用船以外のスポット輸送ではバンカーサーチャージを導入していない。	オペ 特殊タンク船貨物
中小海運業者は燃料油の高騰が経営上の大きな問題。油の値上がりと同時に支払条件の現金支払い化で更に厳しい会社経営。銀行も金は貸さない。運賃は上がらない。バンカーサーチャージの導入を中小海運業者にも実施できるよう願いたい。	オーナー その他
アンケート対象にならずすみません。燃料高騰なので適正な運賃確保への業界の努力を願う。	オーナー その他

3. 運賃・用船料の市場性と適正化方策

船腹需給はタイトでも、寡占化したオペレーターの優越的地位乱用により用船料が市場に反映されていない。オーナーは過去のカルテル構造の認識を捨てないと隷属の立場は変わらない。その脱却方法は、オーナー同志協業化、又は船舶管理会社による規模拡大と効率性向上。船舶、船員の管理という原点に戻り、オペレーターより有利に展開できる事業に特化する必要が有用船料上昇にはまず運賃上昇が必要。資本主義では需給バランスが運賃を決定する。メーカー減産、燃料高騰、瀬戸内に16時間稼働船舶の増加で運賃下落。法改正に加え正常化賦課金支払い開始、船員不足等問題山積。暫定措置事業の財源もなく更に資金徴収があるのではと内航海運の用船料は、コスト保証でいくのか、マーケット性なのか、はっきりして欲しい。不況時はマーケット、好況時はコスト保証という言い方は船主経営は成り立たない。	オーナー 石油類(タンカー)
適正な運賃交渉となるべく船腹量の需給バランスが崩れない範囲で推移する状況を希望。自分本位で運賃値下に走り、結果的に運賃交渉が不完全となる。系列オペレーターが益々大きくなる。輸送条件が厳しくなり、用船料等が改善されない。	オペ その他
船ごとに保証航海、最低の数量(保証数量)を決めてほしい。(基準となる)航海日数の差がありすぎる。平等に決めてほしい。	オーナー 鉄鋼 オペ 石灰石 オーナー 石油類(タンカー)

4. 運賃・用船料標準指標について

船員の質、船舶設備、省エネと船ごとに条件が違い、用船料が199t型船、499t型船でいくらと公表すると運賃交渉で目安とされ船員やオーナーの努力が反映されない。平均価では船員の教育、補償もできず、省エネ船も造らず設備も一般的となる。我社は運賃・用船料交渉で平均より上をいただいている。用船料は船員とオーナーの努力も反映されるべきで、平等では決められない。

協定運賃の復活が出来ないか？
船型、船路によってオペレーターが違ってても平等な運賃にしてほしい。
基本的な鉄鋼運賃に相当する用船料を確保(保証)を希望する。
荷主との運賃交渉のベースとなる陸上運送タリフの様なもの = 協定運賃について組合でも検討願いたい。死活問題である。
タクシー料金のように距離×重量の最低運賃を国で決めてほしい。
最低用船料・運賃の規制、規則を決める。
一定期間標準運賃(用船料)事業の施行で市場の正常化を。但し市場改善が確認された時点で廃止する。その後業界活性化の為に具体的市場整備--[例]内航タンカースケールの全面的適用定着、外航並の市況原理システム導入・確立、業界の特殊性を考慮し荷主、オペレーターの要望に沿う船型建造の場合(転用しにくい為)は一定期間(5~7年)の用船料保障制度を設ける。その後は自由市場への選択有りとし、オーナーの経営努力・責任明確化・活性化。
国土交通省が参入し運賃の設定をすれば良いと思う。
運送業における安全コストの明確な指標。
産業別輸送量、対象船腹量を迅速に把握する機構を作り、ミスマッチを少なくするよう努める。
コストアップ・運賃・用船料の低迷に際し、オペレーター間の連携が単なる情報交換に止まっていることを改善したい。一社の利益ではなく、業界の利益にスクラムを組んで、まずは運賃協定ならぬ運賃価格表を元に、各社の交渉をすること。

オーナー 鉄鋼

オペ 石油類(タンカー)
オーナー 鉄鋼
オーナー その他
オペ 特殊タンク船貨物

オーナー その他一般貨物
オーナー その他
オーナー ケミカル

オーナー 特殊タンク船貨物
オーナー 石油類(タンカー)
オペ 鉄鋼
オペ 石油類(タンカー)

5. 荷主、オペレーター、オーナーの関係

全般

荷主、オペレーター、オーナーは下請(主従)関係でなく同じ位置。オーナーのみが用船料値上げを主張しても荷主、オペレーターとも生活できず、荷主が一方的に運賃を下げて一時的利益が出るだけ。将来はオペレーター、オーナーとも体力を失い、再生産(新造船、若年船員確保、雇用船員スキルアップ)等ができず、安全航海をおびやかす。それが今夏の事故の多さに顕著に現れた。

運賃・用船料の適正化には、オペレーターが荷主に対し強くなくてはダメ。オペレーターと船主との協力体制を強化し内航海運を守るべきだ。

石油元売が力を持ちすぎている。そのため運賃は下がる一方である。石油元売はもっと業界全体のことを考えるべきである。

オペレーター赤字、オーナー赤字。この体質の改善。オーナーの赤字をこんなものと考えない事。これでは安全を保持できないと考えるべき(国、荷主が)。

荷主の海上輸送と業界への無理解が酷い。船主の知性不足。組合活動の限界が見えた。マリコンなどは船主を全く理解していない。砂利船は減っていく一方。

荷主、オペレーター間の関係が改善されず、充分な運賃が確保できない。下請法で同業者間の取引を規制しているが、オーナーは営業力もなくオペレーターの景気任せで、用船料はほとんど変わっていない。

昔と変わらず船主の地位向上ならず従属的な立場を甘受している。業界が団結するしか方法がないことは皆解っているのに出来ず残念。実際に荷主、オペレーターが困らないと運賃・用船料は上がらない。困らすことが内航船主の生きる方法、これしかない。

オペレーター、オーナー、荷主の業界内部の状態を、一般消費者(国民)にテレビ等で説明する。大型船(1500t)以下の一番数の多い船型の必要性を理解してもらいたい。

オペレーターはもっと荷主に物を言える立場になり、荷主はオーナーの事を考えてほしい。荷主が内航海運を物流の担い手として適正な判断をして対応する事。(暫定措置事業のリスクを切り抜け達成させる事が必要)

船主の組合がオペレーターと合同という事に問題があり、すべてがオペレーターの思いのまま。内航総連合会は船主とオペレーターを分離すべき。

積載トン数問題も全ての責任を個人船主にかけている。過積載の件も積載トン数等オペレーターが決められているのに責任は船主にあるとして手形等取っている。それなりの代償はすべきだ。

もっとオーナー側の意見重視。

荷主、元請オペレーター、オーナー三位一体で、適正な運賃、コストに見合う用船料という共通認識をすることで長期の安全安定輸送が実現される。しかし、荷主、元請オペレーターは巨大な力で市場原理を歪めており、オーナーの大半は再生不能。老朽化、破綻、撤退が相次ぎ、安全安定輸送に支障をきたす。運賃・用船料改善なければその付けは荷主、元請オペレーターに早々に回る。

荷主、元請オペレーターはオーナーの船舶投資リスク、綿密な船舶管理、運航努力によって社会的輸送責任を果たしている事を認識し、適正な運賃・用船料を払う事は当然。安全安定輸送が出来なくなればそのつけは荷主、オペレーターに回る。早く適正化を！

輸送の大半を担う零細海運業者がいなくなれば荷主もオペレーターも業務が出来なくなる事を理解しているか。荷主、オペレーターの思い上がりの言動が多い。車の両輪という気持ちでいて欲しい。

オーナー 鉄鋼

オーナー 鉄鋼

オーナー 石油類(タンカー)

オーナー ケミカル

オーナー 特殊タンク船貨物
オーナー その他
オーナー 石灰石

オーナー 特殊タンク船貨物

オーナー 石油類(タンカー)

オーナー 石油類(タンカー)
オーナー その他

オーナー 鉄鋼

オーナー 鉄鋼

オーナー 鉄鋼
オーナー 鉄鋼

オーナー 石灰石

オーナー その他

荷主のひとり勝ちの状況(史上空前の利益)は長期的な産業構造を壊す。それぞれ立場を理解し、適切な利益を得られる産業の良識形成を目指すべき。勿論不景気の際は、運命共同体として痛み分かち合いも含めた関係をつくること。	オーナー	石油類(タンカー)
荷主が目先のコストアップをマイナスととらえ安定輸送をおろそかにし、内航の危機に目をつむっている。	オペ	鉄鋼
199t型船の船主で力がなくオペレーターの言いなりで10年来の不況で赤字経営。このままでは廃業をせざるをえない。	オーナー	その他一般貨物
荷主が内航海運に何らかの形で直接タッチできる体制を作るべき。オペレーター任せである為、危機がわかっていない(行政も)。内航海運は一度崩壊して経済の大混乱の後に健全な発展、明るい見通しが見られるのではないか。こんなに割の合わない仕事は子供に継がせたくない。許されるなら一日も早く海運業を止めたい船主が数多くいる。	オーナー	鉄鋼
零細企業のことは何も考えられていない。いつも用船料適正化を言うばかりで改善されず、反対に罰金(正常化トン数)等の徴収は一方的。大手オーナーの言いなりだ。	オーナー	その他一般貨物
運賃・用船料の適正化 オーナーの活性化 造船意欲向上。 荷主 & 元請オペレーターの寡占がある限り下請オペレーター、オーナーの活性化は難しい	オペ	その他
オペレーターの体制		
大手オペレーターの社長は荷主からの派遣のため、いつまでも用船料は改善されない。2次、3次オペレーターはなおさら改善されない。	オーナー	鉄鋼
荷主系オペレーターの排除	オーナー	特殊タンク船貨物
元売傘下の大手船会社(元売の窓口)の下に入らなくてはならず公平な競争原理ではない。	オペ	石油類(タンカー)
多重構造問題		
電話1本のオペレーターが多数あり、船主に積荷が決まるまで3~5社が間に入り運賃が安くなる。中間ブローカーをなくし、早急に2次3次オペレーター仲介事業者の存在等の是正を。	オーナー	その他
2次、3次オペレーター及び仲介業者による運航は行政指導で廃止すること。早急に所有船舶が無いオペレーターも廃業させること。貨物取扱い業も廃止すること。	オーナー	鉄鋼
オーナーの意識改革		
船主の意識改革が必要。	オーナー	石油類(タンカー)
船主の意識改革。	オーナー	石油類(タンカー)
オーナーがコスト意識を持つ事。オーナーが団結する事。コストに合わない船は造らない事。適正コストを根気よく主張する。	オーナー	石油類(タンカー)
適正な運賃アップに更なる努力を。船主の合併・統合で近代化に努める。荷主の選択肢(交渉相手)を少なくし、船主側の競争力をつける。	オペ	鉄鋼
安全管理関係		
一部荷主の行き過ぎた安全管理の要求は的を得ず実効性に乏しく、有害でさえある。タンカー業界では、陸上の荷役設備の充実(海上の設備軽減)から考えるべき。	オーナー	ケミカル
荷主は安全対策を声高に言うが、安全確保には大変なコストがかかることを認識して欲しい。用船料は下がり続けているのが現状。	オーナー	石油類(タンカー)
安全環境面の設備資金が運賃に反映されない。衝突、炎上事故防止のためAIS(船舶自動識別装置)の全船普及に補助金の支援を(保険会社等)。	オーナー	石油類(タンカー)
安全運航責任の明確化。	オーナー	石油類(タンカー)

6. 運賃・用船料交渉について

全般

新船、古船でも各油槽所の安全等の決め事は全て変わりなく、荷物も安全、速やか、確実に届ける義務は皆同じなのに、オペレーターが口銭(手数料)に(10%未満~25%迄)差をつけるのに合点がいかない。古船も事故、トラブルがない様、懸命に頑張っている。	オーナー	石油類(タンカー)
内航海運業者として未来に希望が持てなくなった。資本力の強い会社に飲み込まれそうで、運賃交渉も零細業者は荷主から相手にしてもらえず、やはり現在のオペレーターを頼りしかない。	オーナー	鉄鋼
海運組合は組合員の協力で運賃・用船料改善を設立目的にしていたのに、用船料交渉を代理人に依頼等が論議されている。組合又は地区組合がオペレーターと交渉すべきだ。	オーナー	その他
団結してストライキを行う。	オーナー	石灰石
砂利船業界、運賃とか用船料とか言うが、船積みしている数量又はトン数が正確にもっていない。土木業界は話にならない。	オペ	その他
内航海運会社全体で各荷主への運賃値上げをアピールし、運賃底上げに努力すべき。	オペ	鉄鋼
内航総連合会が中心となりオペレーターとの運賃交渉に当たって欲しい。船員問題も然り、このままでは4代続いた海運業は終わり。	オーナー	鉄鋼
元請オペレーターの荷主に対するコスト意識を踏まえた交渉力増強が肝要。適正運賃が叶わなければ廃業が増え将来の安定輸送に支障をきたす。一度退場した事業者や船員は戻らない。	オペ	石油類(タンカー)
オペレーターが運賃交渉能力を持っていない。本来運賃は荷主とオペレーターで、オーナーは用船料の話だけすればよいはずだが、少なくとも5~10年先を考え、荷主、オペレーター、オーナー間で忌憚のない話し合いをすべきだ。	オーナー	石油類(タンカー)
オーナー、オペレーターとも業務の合理化、コスト低減に努める。燃料費の高騰などオーナー、オペレーターの努力で対応できないものは「パンカーサーチャージ制度」を業界で導入し、不必要な交渉時間を省きたい。	オペ	鉄鋼
オペレーターは船価(船員費、借入金含め)の内容を船主に強く聞き、船主の要望の7割位に決められる。船員費は組織組合(全日海ベース)の約半分、船価も8割しか見ていない。オーナーは前借があり撤退もできない。オペレーターは自分達のコスト材料(荷主からの元請額)を言ってくれない。	オーナー	石油類(タンカー)

契約関係

当社は裸用船契約にて船員配乗。燃料もすべてオペレーター持ち。荷主、オペレーター、オーナーが社会的責任を全体でもつべきだ。運送契約には荷主、オペレーター、オーナーの責任をはっきりすべきだ。運送コストを関係者は互いに確認すべきだ。ポンプ料(他船揚分)、ボイラー料(ほとんどサービス)は燃料費、作業時間がかかるのになぜ支払われないのか。協定運賃(単価)がなくなり今はその33~48%位しか支払われていない。これでは船主は経営できない。

オーナー その他一般貨物
オーナー 石油類(タンカー)
オーナー 石油類(タンカー)

7. 船員不足問題

船員もいなくなり若い船員が乗ってくれない。外人は給料は安いかもしれないが危険を伴う。健全な発展には若い組合員の育成が第一。その為には適正な用船料が必要。船員不足。小型船に乗船する者が居ない。船員問題が深刻化している。新たな若い人材を業界に入れる動きが必要。魅力・夢ある業界への転換のため適正コストの確立が必要。今後船員不足で安全運航、安定輸送ができなくなる。荷主、オペレーターの希望に添えなくなり、ひいては内航海運が全滅する。国の安全保障が出来ず、国内産業が成立しなくなると思う。良い船員の確保が難しい。将来これが一番の問題になると思う。業界において船員の育成をしてほしい。若年雇用を推進しているが、船員法の改正枠外の小型船では予備船員確保が出来ない。若者は育たず育てられないのが現状。宅配便的な小型タンカー等があればこそ成り立つのだ。1ヶ月位内航船が停船するといいかも！全てが止まるかも(日本国も)内航総連合会は若手船員育成を。例えば専門学校を新設し、一定期間訓練後特別ルールで職員監視のもとワッチをさせ安全最少定員に認めるよう国土交通省へ働きかける等。不適正な用船料により船員に見合った賃金支給、安定的な船員確保が出来ない。次世代の船員確保及び教育のコスト、船員及び近代化船のコストに見合った運賃及び用船料市場への見直しに、業界その他公的機関と全力で取り組まなければならない。船員法改正で甲板員不足なのに新しく免状を取るにも2年の乗船履歴が弊害になっている。船員問題で大型船と小型(199t型)船の状況にズレがありすぎたのが問題の原因。特に近頃の事故は船員の人数が充分でも意識の問題。組合も大型船と小型船の組合を分割しては。若年船員の育成。内航二法は原則保持を前提に若年者が就労を希望する労働条件・労働環境を作る。船員の確保と環境(労働)を整備するためのグループ配乗を認める事。

オーナー 石灰石
オーナー 鉄鋼
オーナー 鉄鋼
オーナー 特殊タンク船貨物
オーナー ケミカル
オーナー 鉄鋼
オーナー その他一般貨物
オーナー 石油類(タンカー)
オペ その他
オーナー セメント
オペ その他一般貨物
オーナー その他一般貨物
オーナー その他
オーナー ケミカル
オーナー 石油類(タンカー)

8. 法改正・規制関係

船員法問題

199t型船を締め出すのか。船員を多くしても安全性は向上しない。数字の計算だけでなく実態を知るべき。このままでは海運業界も組織の強い所に独占されてしまう。船員法改正で増員を余儀なくされ、特に199t型船は経営悪化！何のための改正か？199t型船廃止が目的か！700t積も300t積も同条件にするのは官僚の発想。もっと現場の声の反映を。船員増員しても運賃や用船料はほとんど上がらない。499t型も199t型以下の船も船員の費用は同じなら撤退するしかない。先の事を考えないと内航船に未来なし。199t型の小型船舶を運航しているが、船員法改正で乗船員増員が余儀なくされ、これによる用船コスト増と運行時間見直し、又新たな船員とのコミュニケーション困難等の問題あり。オペレーターの資本力と営業力の格差により、船主に支払う用船料にも格差が生じている。小規模零細の内航海運事業者は消え去るのみ。船員法の規則の緩和、見直し。新たな乗組員育成には人もコストも必要となることを意識して欲しい。199t型船の一杯船主。定員問題と燃料の高騰により最近経営が悪化。経営を続けられるか心配。オペレーターも大変協力的だがオペレーターの力でも及ばない問題だ。打開策が見えない。零細業者の廃業も自身にとっては大きな問題。日本に内航海運業(199t型船)が不要ならしかたないが、船主も体力をつける必要があるが、法律や内航総連合会の方針もいかなものか。199t型船の一杯船主。4月の船員法強化、定員増が経営のネック。事業継続が困難。運賃・用船料が適正になり収支が改善されても船員問題は解決できず、若年船員不足等は金で解決できない。将来は内航船も外国人船員を乗せたり、外国船(韓国、中国)を使う時が来るかも？199t型船一杯船主。兄弟、親子、親戚等で時間無制限で経営してきたが、急に陸の労働時間制限をもって来られて廃業もできず本当に困る。16時間以上航海の船舶は定員4人と予備船員甲板機関1人ずつ計6人必要で、199t型船で6人の(6家族)生活はできない。廃業しかない。船員法改正(4月から)で、国土交通省が内航総連合会に相談した際にどうして賛成したのか理解できない。一杯船主にとって死活問題だ。船員派遣会社による船員の先取り、貨物船への船員流動でかなりの船員不足と同時に、船員費上昇で、運賃等の早急な是正措置がなければ健全運営は不可能。早期の改善なければ、間違いない個人保証のできないオーナーは整理が目前。ただそれに気づいていない、どうにかなるというオーナー、オペレーターが状況を悪化させている。199t型船のオーナー。乗組員は現在までは私、長男、弟と3人(全員甲板及び機関の免状保有者)で、全員で甲板のワッチ(4時間)を取っていた。これで何ら支障ない。増員なら4人制で1人回り休暇にしてくれたら、199t型船の家族的船員も人間らしい生活ができる。要は199t型船型船員は甲板、機関の兼務を認めてほしい。2人乗組で16時間航海してアンカーすれば停泊ワッチがいるなら全船甲板員3人要ることになる。又、船員全員あと1時間で家に帰れるのにそれだめとなると小船の船員がなくなる。

オーナー その他
オーナー 鉄鋼
オーナー その他一般貨物
オペ 鉄鋼
オーナー 鉄鋼
オーナー 石油類(タンカー)
オーナー その他一般貨物
オーナー 鉄鋼
オーナー その他
オーナー その他
オーナー 石油類(タンカー)
オーナー その他
オーナー 石油類(タンカー)
オーナー 石油類(タンカー)

船員法、配乗人員の正常化により、船員増には反対しないが、実質的に199t型船では新人の育成が出来なくなった。船員の育成が急務な時に非常に問題だ。	オーナー	ケミカル
船員法でD/W2500tの船でも700tの小型船でも甲板員(6級以上の免状所持者)が同じとは納得できない。また、家族船員(他に雇用船員がいる場合)でも8時間労働厳守では労働意欲を無くす。収入面も1人分の用船料で仮に100万円アップしても長期的にはマイナス。また、経験不明な人では心配で4時間のワッチも1人で任せられない。	オーナー	鉄鋼
旧態依然の業界の隷属性の打破。4月以降の船員法運用の強化徹底を願う。一部の荷主は船員不足等、内航海運の実態、実状を認識しつつある。	オーナー	セメント
船員法改正で現場でどのようにして仕事をしているかご存知か? 法律と現場の間には大きなずれがある。このままでは内航海運業の経営が成り立たなくなる。	オーナー	セメント
法改正で、船員増員による船員費上昇が経営を圧迫。今後の経営が不安。早く用船料値上げを要望する。	オーナー	鉄鋼
将来船員減少が確実。小型船は若手船員の育成が船員法改正で出来ない。機関長が甲板免状保有し航海当直(甲板部)経験があれば甲板部当直員とし、機関部は若手乗組員を機関部員として育てられる。自動化が進み機関長が甲板当直中に異常発生しても機関部対応できる(甲板免状保有者の活用で若手乗組員育成)。若手船員確保、年金船員(熟練船員)の活用を。	オーナー	石油類(タソカー)
199t型貨物船で今まで2人で運航していたが、常時4人と予備船員1人が必要で、船員費、船員問題のため撤退せざるを得ない。	オーナー	鉄鋼
船員を増員したが、家族、親族以外は事故ばかりおこし、注意すればボーナス支給後に辞める。辞めても求人がある為無責任な船員が増え危険だ。499tまでは今までの人員でよい。	オーナー	その他一般貨物
600t積みの鋼材船で二人で運航していたが、船員法改正で雇用船員二人を雇い船主と三人とし、船員費が上昇。運賃・用船料は10%上がったが、オペレーターから船員費はもらえない(24時間以上航行出来る船舶のみ船員費支給)。船室もない。これでは16時間内の航行のみで、赤字続きでは事業が続けられない。家族船員でないと生き残れない。	オーナー	鉄鋼
船員法改正に伴い14人体制で運航。それに伴う用船料アップが最小限度で、これでは経営困難。4人体制の再考と適正な用船料アップを切に願う。	オーナー	その他一般貨物
199t型、700t積定員を甲板2名機関1名、合計3名で航海をするので十分。船員もいないし経済的にもどうにかやりくりし安全航海に努める。	オーナー	その他一般貨物
オペレーターとの交渉で1人分の船員費は確保できたが予備船員費が不足で苦しい。家族船でありながら4人乗船では部屋数も無く、下船するたびに荷物の整理をしている。	オーナー	鉄鋼
船員法改正で24時間航海なら3名の航海当直者が必要になったが、実際に航行安全性が増したか。船員増で低技術の船員も乗船させなければならず、それによる問題(事故・船内不協)でさらにコストが生じ、非常に苦勞している。これで辞めた船主も多い。船主が苦勞してもオペレーターが素直に用船料アップを聞くのは稀。一刻も早い市場変化を期待する。	オーナー	ケミカル
積載トン数正常化賦課金		
積載トン数正常化賦課金は納付期日が短期で小企業は支払いに苦慮している現状。	オーナー	その他一般貨物
199t型船、499t型船、貨物船、タンカーとも実態を世間にオープンにすべき。労働時間のほか、現在の正常化積トン数の訂正も、違反、違法が日常であった事を大手荷主も知っているはず。	オーナー	ケミカル
参入規制・その他		
自家用船、非営業権利船の一般貨物市場参入の取締を強化し、排除すること。	オペ	石灰石
規制ばかりで発展は無い。今の経済では船舶を作れない。検査、船員環境、小さな船主は廃業しろと言うことか。海を埋め立て港がなくなる、四方海なのに残念。	オーナー	その他
内航基準の上に世界基準のルールが加わる矛盾を各団体(行政含む)に問い合わせても明確な回答がない。運賃低迷のまま書類作成等(船上)、平水区域内のような航行時間の短い船舶までが時間を取られ、果して本当の安全目的と言えるのか。	オペ	石油類(タソカー)
9. 業界の課題と将来ビジョン		
内航海運船主業が業として成り立っていない。銀行によりかかっているだけ。事故が起きない事が不思議。船員問題も大手オペレーター、荷主も知りながら手打たず。外国人では大事故になり事故処理も困るだろう。	オーナー	ケミカル
乗組員が希望をもて自慢できる内航に。その為の予算の確保に全力を。	オーナー	鉄鋼
日本の内航海運物流を今後どうするか、商道德上善悪の判別を明確に致すこと。荷主は自分の荷物は自分で運ぶ、基本に立脚致すべき。今後海運業者の原価に立脚しなければ内航の復活は絶対に不可能。経済原則は人、物、金である。金は万能ではない!。	オーナー	鉄鋼
平水区域内の事業者の集まりで当組合下に委託して運航。個人オーナーの事業者(家業)でも海運業を続けられるよう、運賃問題、船員問題、あらゆる面で努力と協力はするつもり。	オーナー	鉄鋼
赤字会社は早めに倒産させるべき。銀行も業界も無理して会社を続行させない。事業団も早めに未収金会社を処分すべきだった。	オーナー	ケミカル
内航は自由主義経済システムが機能しておらず、単なる力関係、馴れ合いの業界体質を改めなければ、活力ある業界になれない。先行きは知れている。	オーナー	鉄鋼
船舶の償却期間が長期であることによるリスクを背負う割にはハイリターンが無い。魅力ない業界には事業者も集まらず衰退する。真剣な取組みを求める(三位一体)。	オーナー	その他一般貨物
業界が船員不足や経営悪化により壊滅的状态になった後しか運賃・用船料市場の適正化などならない。諸悪の根源は優先的地位にある荷主が利益を取り込んでしまうから。	オーナー	その他一般貨物

荷主主導の吸収、合併で荷主の配船業務と化したオペレーターと、一杯船主が過半数の零細船主。その資本力、事業規模の格段の差は優越的地位濫用を生じ易い。運賃マーケットが存在しない業界実態を無視した協定運賃、船腹調整事業の廃止等規制緩和の結果、弱小船主は長期一方的な大幅運賃・用船料カット(40～50%)で再生不可能の状態。下請法、船員法改正でも簡単には正常化しない。正常な内航海運市場を造るには「弱肉強食的市況」の改善と、船主自体の経営理念・体質の変革努力が必要。官主導でない業界自前の中長期的ビジョンとあるべき運賃・用船料システムの構築、そしてその内容を広く内外に示すことが肝要。健全な発展には現状を確認した上で適正化に臨むべき。

オーナー ケミカル
オペ その他

10. 内航総連合会・組合への意見

店には商品の価格表があり造船所は見積もりを出せるが、内航船主はオペレーターに年次の見積書が出せない構造。内航総連合会は法改正、安全等の共通テーマだけにし、組合はオペレーター、オーナー分離することが市場形成には不可決。現在の内航総連合会は官主主義で健全な発展はない。そこへ市場原理を持ち込まれたオーナーは皆殺しにされそう。船種別のオーナー組合、船種別のオペレーター組合など、各組合の再検討を！内航海運の再検討により暫定措置事業の整理を(政府による肩代わり要望)。オペレーターは主要荷主の完全系列化、子会社化され、内航海運業界本来の役割を逸脱している。内航5組合にはオペレーター・オーナー共存の組合もあり、完全分離を提起したい。荷主の出先機関のようなオペレーターは必要か疑問。内航総連合会は最終的には個々の組合員より会費を徴収し成り立っているのだから、会計を含めた情報開示をすべきだ。現行の内航総連合会の組織をオペレーター、オーナーに二分すべき。特にオーナーの資格は人的、資本的に厳しいチェックが大切。これによりオーナーの独自性を高め交渉力増大を期する。内航総連合会なんていらぬ。会社ならすでに潰れている。内航総連合会のアンケート、調査表が多いが反映されていない。"内航海運の消える日" "燃料油高騰"等のパンフは立派過ぎてお金のムダ。内航総連合会も組織の分散、簡素化等に努めるべき。内航総連合会の役員はほとんどが大荷主と有力オペレーター社という状況で、運賃交渉が正常円滑に行なわれるはずが無い。オーナーだけの内航総連合会になればすべて解決する。内航総連合会への国の天下り等も、何億もの投資をしているオーナーが大手荷主と関連オペレーターの金儲けの道具にされている。業界を根本から考え直すべき。オーナーは何時立ち上がるのか？これまで諸々のアンケートに回答したが、ほとんど反映されていないのが残念。まずは内航総連合会自体の改善、改革が大切と考える。船員法の改正などで内航総連合会には199t型船に対する配慮が見られず、内航総連合会の存在自体が無意味。脱会して199t型船オーナーだけの組合を結成したいぐらいだ。オペレーターとオーナーは共存共栄を目指し、互いに努力しあって乗り切る方向を目指したい。内航総連合会のあり方(行政の言いなりになっている)。199t型船を持つオーナーは問題山積、経営難。運賃・用船料適正化も重要だが、船員法運用強化、過積載の賦課金等、内航総連合会に不信感を持つオーナーが多く、内航総連合会の運営を危惧する。一杯船主でも存続できるよう何らかの受け皿を作って欲しい。内航総連合会は現実を見た政策及び業界を代表する機関としてリ・ダーシップを！内航権利の安定化あるいは撤廃！船主だけの組合の設立。内航総連合会が運賃値上げに積極的に協力してほしい。内航総連合会はなぜ自分でやらず他社に頼むのか。内航総連合会の役員に責任感がないからアンケートを取っても何も改善されない。内航総連合会の信用は無い。組合員を苦しめるだけ。オーナーの事など全く頭に無い。E内航のページも情報が無くなりおかし。オペレーターとオーナーの組合の差別化を望む。

オーナー 石油類(タンカー)
オーナー 石油類(タンカー)
オーナー 石油類(タンカー)
オーナー 石油類(タンカー)
オーナー その他
オーナー 石油類(タンカー)
オペ その他一般貨物
オーナー その他
オペ その他
オペ 石灰石
オーナー その他
オーナー 鉄鋼
オーナー その他
オーナー その他一般貨物
オペ その他
オーナー 石油類(タンカー)
オペ 石灰石
オーナー その他
オーナー その他一般貨物

11. 船腹調整・暫定措置事業

平成8年に建造の際、持ちトン数を1600t買込み、内航総連合会に船腹調整で200t収めた。この8月付けで積トン差額321t分(1605万円)支払った。17年前船主になってから既に4800万円を収めている。借入金が芋づる式に増える状態。36才、32才の息子を船に乗せているので、やめるにやめれない現状。暫定措置事業の1日も早い終結。徹底的な規制緩和。暫定措置事業の早期解消(借入金の公的資金導入)。荷主に対し運賃upにオペレーター、オーナーが強硬に出るべき。暫定措置事業の継続や今回の積載トン数正常化等はすぐにでも止めて、完全な自由として業者はどんどん淘汰されるべき。暫定措置事業を一日も早く終わらせるべき。現代社会にこのような制度が存在する事自体おかしい。平成14年7月に海外売船をしたが、その時買い上げたお金を全額支払っていただきたい。死んでも死に切れない。15年以上の船舶のトン数の権利分がなくなるのはおかしい。トン数を増やすのにお金が必要なのに。自家用船から転用船にした時のお金の流れもはっきりしていない。同じことを繰り返さずもっと考えて勉強を！

オーナー 石灰石
オペ その他
オーナー 石油類(タンカー)
オーナー 石灰石
オーナー その他
オーナー 不明
オーナー その他

12. 行政への意見・要望

国土交通省の事務官に内航個人船主に詳しい人になってほしい。内航海運業界役員も個人船主を思っしてほしい。アンケート意味なし。	オーナー	その他一般貨物
用船料の長年の停滞にもかかわらず、行政側の強制的な指導、法の変更等、弱者の実態を少しでも改善する方法・対策等があれば納得できるが現状は悪代官のようだ。荷主に強制的に用船料を出させる方法を考えてほしい。今までの行政の失策をオーナーに押し付けている。	オーナー	ケミカル
届出手続きは簡単に。違反は取り締まる。取り締まらないのなら現実に即した法改正を。行政による決算書のチェック、収支見込のチェックは時代遅れ。法改正が多くなったのは大いに評価できるが、周知期間が短すぎる。	オーナー	その他
規制緩和の名の元に自由競争という美辞麗句にて大手独占となっていくのではと危惧している。国の認可料金的な指導が出来ないのか？とつくづく考える。	オペ	不明
改正法による安全性確保、船員費、船体設備費等のコストアップで、現状の運賃体系では零細な船舶会社は存続出来ない。規制緩和と称した新規参入業者による業界混乱も、内航海運業の将来を国が長期的（5～30年単位）に示した上で、建造船投入か撤退かを決定したい。	オペ	鉄鋼
国、国土交通省が決める事で、これはいいと言うものが無い。年々労働意欲が湧かなくなる。	オーナー	その他一般貨物
荷主に交渉テーブルについてもらうには、世論を味方につける必要がある。税制を始め、船主育成の施策が必要。内航にも国家戦略を作成してほしい。何も政策がない。	オーナー	特殊タンク船貨物
オーナーのオペレーターとの運賃交渉で運賃が改善されないため、行政がオペレーターを動かして運賃を上げない限り、国内の船舶はなくなる。	オーナー	その他
運賃（用船料）等は行政で規制してほしい。（荷主/用船者等について）	オーナー	石油類(タンカー)
違反船の取締り強化を優先して下さい。	オペ	その他
出費に関わる法が先行するのは問題！！	オーナー	その他一般貨物

13. その他

内航不定期貨物、人の輸送の小型船。荷主、用船主は大手企業で90%。調査御苦労様。	オーナー	その他
港湾事業が主なので、本業の暇期間又は十分な間隔がある場合のみ用船に応じています。	オーナー	その他
アンケートを有意義に活用して下さい。	オーナー	石油類(タンカー)

資料5 . アンケート調査票

内航海運市場の実態調査 事業者アンケートご協力のお願い

拝啓 残暑の候益々ご清祥のことと拝察申し上げます。

さて、内航海運の運賃、用船料は、各種のコストアップや船腹需給関係の変化にかかわらず大勢として低迷が続いており、海運事業者の経営に大きな影響を与えています。

そこで、運賃、用船料の決定方法の実態やその問題点、改善に向けた方策などを検討するための調査を、内航業界からの要請に基づき(財)日本海運振興会で行っており、その一環として、事業者の皆さまのご意見をうかがうためのアンケート調査を行うことといたしました。

本アンケートは、日本内航海運組合総連合会の所属名簿にあるオペレーター、オーナーの全事業者にお送りしております。

なお、この調査は、日本内航海運組合総連合会の全面的な協力を得て行っており、本アンケートの実施を含む実務はアルファ社会科学株式会社が受託しております。

本アンケートの結果はすべて統計的に処理し、個々の事業者様の情報が開示されることはありません。また調査は無記名ですので、実態と正直なお考えをご記入の上、ご返送ください。

ご多忙の折まことに恐縮ですが、よろしくご協力のほどお願い申し上げます。

敬具

平成17年8月

財団法人 日本海運振興会

協力機関：日本内航海運組合総連合会

受託機関：アルファ社会科学株式会社

ご注意

- ・各事業者の責任あるお立場の方がお答えください。
- ・対象となる質問のすべてにお答えください。
- ・回答は、各質問の該当する選択肢の番号を で囲むか数値を記入するなど、各質問の指示に沿ってお願いいたします。
- ・記入の終わった調査票は、同封の返信用封筒に入れて密封し、8月29日までにご投函ください。切手を貼る必要はありません。

お問い合わせ先

日本内航海運組合総連合会	03-3263-4630	担当：野口、麻谷、平田
アルファ社会科学株式会社	03-5833-6761	担当：関澤

問1 まず、貴事業所の概要をお答えください。

a. 事業の種類をお答えください。[はひとつだけ](兼業の場合は、比重の大きい方、または運賃・用船料についてお答えいただきやすい立場の方 をひとつだけ選んでください)。

1. 内航運送業（オペレーター） 2. 内航貸渡業（オーナー、船主）

b. 事業対象の貨物の主な種類は何ですか。[はひとつだけ](最も多いものをひとつだけ選んでください)。

1. 鉄鋼 2. セメント
 3. 石灰石 4. その他一般貨物（紙・パルプ、飼料など）
 5. 石油類（タンカー） 6. ケミカル
 7. 特殊タンク船貨物 8. その他（ ）

*** 以下の全質問は、上のa、bで選んだお答えの事業の立場から回答してください。**

c. 資本金、出資金額は。[はひとつだけ]

1. 5億円以上 2. 3億円以上5億円未満
 3. 5千万円以上3億円未満 4. 1千万円以上5千万円未満
 5. 1千万円未満

d. 企業区分は。[はひとつだけ]

1. 株式会社 2. 有限会社 3. 個人 4. その他（ ）

e. 所属組合は。[該当するものすべてに を]

1. 内航大型船輸送海運組合 2. 全国内航輸送海運組合
 3. 全国海運組合連合会 4. 全日本内航船主海運組合
 5. 全国内航タンカー海運組合

f. 所有および支配船舶数の船型別の隻数は。[数字を記入してください]

また、自社所有船についてはその船齢（平均）及び船員の組織状況は。

区分	自社所有船 (裸用船を除く)	支配船舶 (所有船のほか定期用船、 運航委託を含む(連続ト リップは除く)) 【オペレーターのみ】
299G/T以下(199G/Tなど)	隻	隻
300G/T以上749G/T以下(499G/T、699G/Tなど)	隻	隻
650 G/T以上(大型船)	隻	隻
所有船の船齢(2隻以上の場合は概ねの平均値) [<u>数字を記入してください</u>]		年
船員の組織状況 [<u>をひとつだけ</u>]	1. 組織 2. 未組織	

問2～問7はオペレーターへの質問です。・・・オーナーは問8（ ）へ

問2【オペレーターのみお答えください】荷主との関係についてお答えください。

問2 - 1 . 長期の元請運送契約を結んでいる荷主がありますか。[はひとつだけ]

1. なし 2. 1社 3. 2社 4. 3社以上

問2 - 2 . [問2 - 1の回答が2～4の場合のみ] そのうち取引額が最大の荷主会社が貴社の全運送収入に占める割合は。[数字を記入してください] → %

問2 - 3 . [問2 - 1の回答が2～4の場合のみ] その取引額最大の荷主会社との契約が始まってから何年になりますか。[数字を記入してください] → 年

問2 - 4 . [問2 - 1の回答が2～4の場合のみ] その取引額最大の荷主会社との資本関係はありますか。[はひとつだけ]

1. ある (50%以上) 2. ある (50%未満) 3. ない

問2 - 5 . 貴社の最大取引額の荷主 (または他の運送事業者) との間の運送契約について、

a . 基本運送契約の契約書を取り交わしていますか。[はひとつだけ]

1. 取り交わしている 2. 取り交わしていない

b . [aの回答が1の場合のみ] その契約には明確な期限 (契約終了年限) がありますか。[はひとつだけ]

1. ある 2. ない

c . [bの回答が1の場合のみ] その運送契約期間は。[数字を記入してください]

年 月

b . 運賃契約期間 (別書面によるものも含む) は。[数字を記入してください]

年 月

問2 - 6 . 上記の契約 (成約、覚書など別書面も含む) について、その記載事項の有無をお答えください。[をひとつずつ]

- | | | | |
|----------------|-------|--------------|-------|
| a . 運賃の記載 | 1. ある | 2. 時々ないことがある | 3. ない |
| b . 支払条件の記載 | 1. ある | 2. 時々ないことがある | 3. ない |
| c . 貨物名と数量の記載 | 1. ある | 2. 時々ないことがある | 3. ない |
| d . 積地・揚地の記載 | 1. ある | 2. 時々ないことがある | 3. ない |
| e . 運送日の記載 | 1. ある | 2. 時々ないことがある | 3. ない |
| f . 碇泊条件の記載 | 1. ある | 2. 時々ないことがある | 3. ない |
| g . 早出・滞船料金の記載 | 1. ある | 2. 時々ないことがある | 3. ない |

問2 - 7 . 上記契約内容決定の主な方法は。[はひとつだけ]

1. 電話確認 2. FAXやメールでのやりとり
3. 貴社が荷主を訪問 4. 荷主が貴社を訪問
5. その他 ()

問3【オペレーターのみお答えください】荷主（または他の運送事業者）との契約のうち、運賃の交渉についてお答えください。

問3 - 1. 交渉の内容はどのようなものですか。[はひとつだけ]

1. 荷主にコストの内訳などを説明し、荷主の要請も聞く。
2. コスト等の説明の余地はなく、荷主の要請を聞くのみ。
3. 交渉自体がなく、一方的に決められる。
4. その他（ ）

問3 - 2. その結果決められる運賃は、通常、貴社にとって満足できるものですか。[はひとつだけ]

1. 満足
2. まあ満足
3. やや不満
4. 不満

問3 - 3. [問3 - 2の回答が2～4の場合のみ]実際に決められる運賃は、期待する運賃に対しどのくらいの水準ですか。平均的なおおよその%でお答えください。

おおよそ _____ %

問3 - 4. 上記で決められた運賃で、バンカーサーチャージ（燃料油代が上昇した場合の割り増し料）を含めて受け取っていますか。過去1年間の実績でお答えください。[はひとつだけ]

1. 常に確実に精算して受け取っている
2. 精算されないことがある
3. 常に精算されない

問3 - 5. 上記で決められた運賃額や支払条件は、契約どおり守られていますか。[をひとつずつ]

- a. 運賃額は : 1. 守られている 2. 時々減額される 3. よく減額される
- b. 支払条件は : 1. 守られている 2. 時々変更される 3. よく変更される

問3 - 6. 荷主（または他の運送事業者）との間の運賃交渉について、特にどのような問題がありますか。[はひとつだけ]

1. コスト内訳などを荷主側に説明できる資料が揃えられず説得力が弱い
2. 荷主側からの契約条件の細目の提示が不十分または不明確
3. 荷主側からの契約条件の細目の提示があっても理解しづらい
4. 荷主と立場上の上下関係があるので強く主張できず言いなりになる
5. その他（ ）

問4【オペレーターのみお答えください】貴社の荷主との運送契約時における運賃には、船舶経費などのコストの変動、および船腹量の需要と供給の関係が反映されていると思いますか。[をひとつずつ]

- a. 運送コストが: 1. 十分反映されている 2. まあ反映されている
3. あまり反映されていない 4. 全く反映されていない
- b. 船腹量の需給関係が: 1. 十分反映されている 2. まあ反映されている
3. あまり反映されていない 4. 全く反映されていない

問5【オペレーターのみお答えください】オーナー(船主)との間で定期用船契約を結ぶ場合、その用船料は特にどのような基準で決めていますか。[はひとつだけ]

1. オーナーの主張するコスト等による要求額がある場合、自社が受け取る運賃による利益幅が小さくなくても要求をできるだけ尊重して決定している
2. オーナーの主張するコスト等による要求額があっても、自社が受け取る運賃による利益の確保のみから用船料を決定している。
3. 他社の動向など一般の相場を第一の理由として決定している。
4. その他 ()

問6【オペレーターのみお答えください】オーナー(船主)と運航委託契約を結び運送させる場合、オーナーに支払う運賃はどのような基準で決めていますか。[はひとつだけ]

1. オーナーの意向を確認し、荷主との契約運賃をオーナーに明示した上で、承認を得て決定している
2. オーナーの意向を確認するが、荷主との契約運賃はオーナーに明示せず、オーナーへの支払い分だけを通知して決定している
3. オーナーの意向にかかわらず、荷主との契約運賃はオーナーに明示せず、他社の動向など一般の相場を第一の理由として決定している。
4. 該当なし

問7【オペレーターのみお答えください】貴社の全貨物輸送量のうち、「トリップ契約」による輸送量の割合はどのくらいですか。[数字を記入してください]

- a. いわゆる「連続トリップ」 → 約 %
- b. 「連続トリップ」以外の短期・スポット的なトリップ契約 → 約 %



問8～12は**オーナーへの質問**です。・・・オペレーターは問13()へ

問8【オーナーのみお答えください】契約先会社との定期用船の関係についてお答えください。

問8-1. 定期用船契約を結んでいるオペレーター会社がありますか。[はひとつだけ]

1. なし 2. 1社 3. 2社 4. 3社以上

問8-2. [問8-1の回答が2～4の場合のみ] そのうち取引額が最大のオペレーターの貴社全収入に占める割合は。[数字を記入してください] → %

問8-3. [問8-1の回答が2～4の場合のみ] その取引額最大のオペレーターとの付き合いが始まって何年になりますか。[数字を記入してください] → 年

問8 - 4 . 貴社の最大取引額オペレーターとの間の定期用船契約について、その契約期間をお答えください。[数字を記入してください]

- a . 用船契約期間 : 年 月
 b . 用船料契約期間 : 年 月

問8 - 5 . 上記契約について、契約書およびその記載事項の有無をお答えください。[をひとつずつ]

- | | | | |
|-------------------------------|--------|---------------|--------|
| a . 契約書自体が | 1 . ある | 2 . 時々ないことがある | 3 . ない |
| b . 用船期間の記載 | 1 . ある | 2 . 時々ないことがある | 3 . ない |
| c . 用船料の記載 | 1 . ある | 2 . 時々ないことがある | 3 . ない |
| d . 支払条件の記載 | 1 . ある | 2 . 時々ないことがある | 3 . ない |
| e . 航行区域の記載 | 1 . ある | 2 . 時々ないことがある | 3 . ない |
| f . オペレーター都合によるオフ・ハイヤー条件特約の記載 | 1 . ある | 2 . 時々ないことがある | 3 . ない |
| g . クリーニング等の作業料の不払い特約 | 1 . ある | 2 . 時々ないことがある | 3 . ない |

問8 - 6 . 上記定期用船契約内容決定の主な方法は。[はひとつだけ]

- | | |
|--|-------------------|
| 1 . 電話確認 | 2 . FAXやメールでのやりとり |
| 3 . 貴社がオペレーターを訪問 | 4 . オペレーターが貴社を訪問 |
| 5 . その他 () | |

問9【 オーナーのみお答えください】定期用船の契約のうち、用船料の交渉についてお答えください。

問9 - 1 . 交渉の内容はどのようなものですか。[はひとつだけ]

- 1 . オペレーターにコストの内訳などを説明し、オペレーターの要請も聞く。
- 2 . コスト等の説明の余地はなく、オペレーターの要請を聞くのみ。
- 3 . 交渉自体がなく、一方的に決められる。
- 4 . その他 ()

問9 - 2 . その結果決められる用船料は、通常、貴社にとって満足できるものですか。[はひとつだけ]

- | | | | |
|--------|----------|----------|--------|
| 1 . 満足 | 2 . まあ満足 | 3 . やや不満 | 4 . 不満 |
|--------|----------|----------|--------|

問9 - 3 . [問9 - 2の回答が2 ~ 4の場合のみ]実際に決められる用船料は、期待する用船料に対しどのくらいの水準ですか。平均的なおよその%でお答えください。[数字を記入してください] およそ %

問9 - 4 . 上記で決められた用船料の額や支払条件は、契約どおり守られていますか。[をひとつずつ]

- | | | | |
|-----------|--------------|-------------|-------------|
| a . 用船料額は | : 1 . 守られている | 2 . 時々減額される | 3 . よく減額される |
| b . 支払条件は | : 1 . 守られている | 2 . 時々変更される | 3 . よく変更される |

問9 - 5 . オペレーターとの間の用船料交渉について、どのような問題がありますか。[はひとつだけ]

1. コスト内訳などをオペレーター側に説明できる資料が揃えられず説得力が弱い
2. オペレーター側からの契約条件（業務範囲など）の細目の提示が不十分または不明確
3. オペレーター側から示される契約条件の細目の提示があっても理解しづらい
4. オペレーターと立場上の上下関係があるので強く主張できず言いなりになる
5. その他（ ）

問10【 オーナーのみお答えください】運航委託契約の場合の契約交渉についてお答えください。【運航委託契約がない場合はお答えいただくなくて結構です。問12へ】

問10 - 1 . 運航委託契約の契約期間はどのくらいですか。[はひとつだけ]

1. 3カ月
2. 半年
3. 1年

問10 - 2 . 上記運航委託契約について、契約書およびその記載事項の有無をお答えください。
[をひとつずつ]

- | | | | |
|------------------|-------|--------------|-------|
| a . 契約書自体が | 1. ある | 2. 時々ないことがある | 3. ない |
| b . 委託期間の記載 | 1. ある | 2. 時々ないことがある | 3. ない |
| c . 運航委託手数料の記載 | 1. ある | 2. 時々ないことがある | 3. ない |
| d . 月間最低売上保証額の記載 | 1. ある | 2. 時々ないことがある | 3. ない |
| e . 支払条件の記載 | 1. ある | 2. 時々ないことがある | 3. ない |
| f . 運航区域の記載 | 1. ある | 2. 時々ないことがある | 3. ない |

問10 - 3 . 上記運航委託契約内容決定の主な方法は。[はひとつだけ]

1. 電話確認
2. FAXやメールでのやりとり
3. 貴社が委託先会社を訪問
4. 委託先会社が貴社を訪問
5. その他（ ）

問10 - 4 . どちらの意向で運航委託契約を結びますか。[はひとつだけ]

1. オペレーターの意向
2. オーナーの意向

問11【 オーナーのみお答えください】上記運航委託契約における運賃の交渉についてお答えください。【運航委託契約がない場合はお答えいただくなくて結構です。問12へ】

問11 - 1 . 交渉の内容はどのようなものですか。[はひとつだけ]

1. 委託先会社にコストの内訳などを説明し、委託先会社の要請も聞く。
2. コスト等の説明の余地はなく、委託先会社の要請を聞くのみ。
3. 交渉自体がなく、一方的に決められる。
4. その他（ ）

問11 - 2 . 上記で決められた運賃の額や支払条件は、契約どおり守られていますか。[をひとつずつ]

- | | | | |
|-----------|-------------|------------|------------|
| a . 運賃額は | : 1. 守られている | 2. 時々減額される | 3. よく減額される |
| b . 支払条件は | : 1. 守られている | 2. 時々変更される | 3. よく変更される |

問 12 【 オーナーのみお答えください】貴社の定期用船契約、運航委託契約、およびその実施における状況についてお答えください。[番号に をひとつずつ]

(用船契約に関して)

- | | | | | |
|---|-------|----------|--------|---------|
| a . 貨物船のダンネージ片づけや船倉内清掃などで船員のオーバータイムが生じた場合の費用をオペレーターが負担していますか。 | 1. はい | 2. 場合による | 3. いいえ | 4. 該当なし |
| b . タンカーのタンククリーニングやジョイント・ホースなどで船員のオーバータイムが生じた場合の費用をオペレーターが負担していますか。 | 1. はい | 2. 場合による | 3. いいえ | 4. 該当なし |
| c . オペレーター都合によるオフ・ハイヤー条件 (季節協力金など) の強要がありますか。 | 1. はい | 2. 場合による | 3. いいえ | 4. 該当なし |

(運航委託契約に関して)

- | | | | | |
|--|-------|----------|--------|---------|
| d . 荷主との航海ごとの運賃または長期契約運賃および支払条件が事前に明示されていますか。 | 1. はい | 2. 場合による | 3. いいえ | 4. 該当なし |
| e . バンカーサーチャージ (燃料油代が上昇した場合の割り増し料) をオペレーターから受け取っていますか。 | 1. はい | 2. 場合による | 3. いいえ | 4. 該当なし |

(共通・その他)

- f . そのほか、契約上不利なことの例がありましたら、記入してください。

(_____)

ここから再びすべての方がお答えください。

問 13 貴社の関わる定期用船契約における用船料には、船舶経費などのコストの変動、および船腹量の需要と供給の関係が反映されていると思いますか。[をひとつずつ]

- | | | | | |
|-----------------|--------------|--------------|----------------|---------------|
| a . 船舶コストが : | 1. 十分反映されている | 2. まあ反映されている | 3. あまり反映されていない | 4. 全く反映されていない |
| b . 船腹量の需給関係が : | 1. 十分反映されている | 2. まあ反映されている | 3. あまり反映されていない | 4. 全く反映されていない |

問 14 トリップおよび運航委託契約における運賃は、需要と供給の関係を反映した市場性 (マーケット性) をもって変動していると思いますか。[はひとつずつ]

- | | | | | |
|---|--------------------|-----------------|---------------|------------------|
| a . <u>トリップ (いわゆる「連続トリップ」)</u> について : | 1. 十分な市場性を持って動いている | 2. 市場性は不十分ながらある | 3. 市場性はほとんどない | 4. わからない、何とも言えない |
| b . <u>トリップ (「連続トリップ」以外の短期・スポット的なトリップ)</u> について : | 1. 十分な市場性を持って動いている | 2. 市場性は不十分ながらある | 3. 市場性はほとんどない | 4. わからない、何とも言えない |

c. 運航委託について：

1. 十分な市場性を持って動いている
2. 市場性は不十分ながらある
3. 市場性はほとんどない
4. わからない、何とも言えない

問 15 内航海運市場の健全化のために、運賃、用船料どちらの水準適正化を優先すべきだと思いますか。[はひとつだけ]

1. 運賃市場の適正化が先決で、運賃が適正化すれば用船料も適正化される
2. 用船料市場の適正化が先決で、用船料が適正化すれば運賃も適正化される
3. 運賃と用船料は一体のもので、どちらが先決というものではない
4. その他 ()
5. わからない

問 16 内航海運が長期的に健全な機能を果たし続けるために、運賃、用船料の市場(マーケット)は本来どのような姿が望ましいと思いますか。[はひとつだけ]

1. 主に船腹の需給関係によって運賃、用船料が決まる市場 (いわば自由競争市場)
2. 船腹の需給関係と運航コスト(船舶コスト)で運賃、用船料が決まる市場 (一般的な市場)
3. 主に運航コスト (船舶コスト) によって運賃、用船料が決まる市場 (言い換えれば荷主またはオペレーターによるコスト保証)
4. その他 ()
5. わからない

問 17 その望ましい市場の姿に近づくためにはどうすれば良いと思いますか。次の中から特に有効と思われる方策を選んでください。[は3つまで]

1. オーナーが経営感覚を磨き、経営力を高めるための勉強を重ねること
2. オーナーが交渉力を高めるために互いに連携する組織体制をつくること
3. オペレーターが発言力を高めるために互いに連携する組織体制を強めること
4. 契約条件、契約遵守のルールを明確にしその徹底のための活動を行うこと
5. 運賃、用船料交渉の際の参考となる客観的な指標数値を整備すること
6. オペレーターとオーナーの結合による共同経営化
7. 事業活動を制約している各種の法制度等を改正し規制を緩和すること
8. 内航海運業界の多重構造 (二次、三次オペ、仲介事業者の存在等) を是正すること
9. その他 (上記以外のアイディア： _____)

問 18 オーナーの経営感覚の研鑽、経営力の向上のためには、特に何を改善したら良いと思いますか。[は3つまで]

1. 行政への依存意識をなくす
2. 組合への依存意識をなくす
3. 他のオーナー等との協調性を強める
4. 契約の意味や内容等を勉強する
5. 特定のオペレーターへの依存度を分散させる
6. 家業から企業への意識転換を図る
7. 船員の長期確保対策を講ずる
8. 安全・環境対策に取り組む
9. その他 (上記以外のアイディア： _____)
10. 改善の必要なし

問 19 オーナーが交渉力を高めるために組織的な連携を強めるとすれば、特にどのような方法が望ましいと思いますか。[は2つまで]

1. 交渉代理人制度
2. 大手オペごとの船主会による交渉
3. 協同組合化による交渉
4. 船舶管理会社の活用
5. 有力オーナーへの船の集約化（オーナーの集約化）
6. その他（上記以外のアイデア：_____）
7. 組織的連携の必要なし

問 20 オペレーターが発言力を高めるために連携を強めるとすれば、特にどのような方法が望ましいと思いますか。[はひとつだけ]

1. 船舶が不足の特に互いに融通しあうなどの関係強化
2. 共同運航（RORO 船でのスペースチャーターなども含む）方式の推進
3. 合併などによる事業者の集約化
4. その他（上記以外のアイデア：_____）
5. 連携強化の必要なし

問 21 運賃、用船料交渉に参照されるような客観的指標数値を整備充実するとすれば、どのようなものが必要だと思いますか。[は2つまで]

1. 運賃の市場動向の数値指標
2. 用船料の市場動向の数値指標
3. 船種別貨物輸送量の実績動向や予測数値指標（必要船腹量の基礎データ）
4. 運送コスト、船舶コストの実績動向数値指標（用船料の基礎データ）
5. 船種別主要航路別の適正運賃指標の算出指標（内航スケールに相当、運賃交渉の参照データ）
6. 船種別の適正用船料指標の算出指標（用船料交渉の参照データ）
7. その他（上記以外のアイデア：_____）
8. 指標整備の必要なし

問 22 望ましい市場形成のために法制度等の改正による規制緩和等が必要とすれば、どのような点だと思いますか。[は3つまで]

1. 定期検査、船舶機器の規制
2. 乗組船員数に関する規制
3. カボタージュ規制
4. 外国人船員に関する規制
5. 暫定措置事業
6. その他（上記以外：_____）
7. 規制緩和の必要なし

問 23 平成 17 年 4 月に内航海運業法が改正されましたが、これについてお答えください。

問 23 - 1 . オペレーター・オーナーの法的な事業区分制度が廃止され、参入規制も緩和されました。これに関して、貴社では何らかの期待または不安を持っていますか。期待または不安の内容と合わせてお答えください。[はひとつだけ]

1. 多くの期待がある
2. 少しは期待がある
3. 多少の不安がある
4. 多くの不安がある

期待または不安の内容 : _____

問 23 - 2 . 貴社では改正内航海運業法上の安全管理規定に従って規制を遵守できていますか。[はひとつだけ]

1. 遵守できている
2. 遵守できない場合もある
3. 遵守できていない

問 24 同じく平成 17 年 4 月の船員法の運用強化により、配乗人員の正常化への取り組みが求められるようになりました。これについてお答えください。

【 オペレーターはこちら】

問 24 - 1 . これによる貴社への影響はどのようなものがありますか。[は 2 つまで]

1. 特に影響はない
2. 用船料が上昇するが運賃アップなどでカバーできる
3. 用船料コストの上昇により経営が圧迫される
4. 配乗人員不足による停船などにより輸送の信頼性が低下する
5. 船員費上昇などによるオーナーの経営困難化が、オーナーとの関係を混乱させ、船腹確保にも影響する
6. 船員確保により輸送の安全性が向上し、リスクの低減となる
7. 安全輸送のための責任が生じ、経営への不安材料となる
8. その他 ()

【 オーナーはこちら】

問 24 - 2 . 4 月以降の貴社の対応状況はどうですか。[はひとつだけ]

1. すでに船員を増員した
2. これから増員する予定
3. 増員したいが見込み・予定がない
4. 増員の必要はない (もともと対応済み)

問 24 - 3 . 貴社では、船員の労働時間に関する運用強化 (最長 1 日 14 時間、週 72 時間) を現状で遵守できますか。[はひとつだけ]

1. 遵守できる
2. 遵守できない場合もある
3. 遵守できない

問 24 - 4 . これによる貴社の経営への影響はどのようなものがありますか。[は 2 つまで]

1. 特に影響はない
2. 船員費が上昇するが用船料アップなどでカバーできる
3. 船員費の上昇が経営の圧迫になる
4. 増員のための船の改造などのコストが経営の圧迫となる
4. 船員確保ができず、法的責任、安全性の問題が生ずる
5. 船員確保ができず事業が続けられなくなる
6. その他 ()

問 25 平成 16 年 4 月に下請法が改正され、内航海運事業者が他社に提供する役務の他の事業者への委託（下請け）にも同法が適用となりました。貴社の取引先との関係において、この法律の影響と思われる何らかの改善がありましたか。改善があった部分をお答えください。

[はいくつでも]

- | | |
|-------------------------|--------------------|
| 1. 代金支払期日の厳守 | 2. 航海ごとの運賃計算書などの作成 |
| 3. 契約にない減額行為 | 4. 物品の購入強制 |
| 5. オペレーター都合によるオフ・ハイヤー条件 | |
| 6. 契約にない労務の提供 | 7. その他（) |

問 26 貴社の当面の経営上の課題は何ですか。[は3つまで]

【 オペレーターはこちら】

1. 運賃の改善交渉
2. 輸送貨物量の安定的確保
3. 支配船腹量の確保
4. 荷主との信頼関係強化
5. 新規荷主の開拓
6. オペレーター間の連携強化
7. オーナーとの関係強化、再構築
8. その他（)

【 オーナーはこちら】

1. 用船料の改善交渉
2. 運航委託運賃の改善
3. 経営感覚の研鑽
4. 船員の安定的確保
5. 代替建造
6. 用船先オペレーターの変更
7. 銀行融資の確保
8. 売船、オーナー業からの撤退
9. その他（)

問 27 内航海運業界の健全な発展、特に運賃・用船料市場の適正化に関して、ご自由なご意見をご記入ください。

質問は以上です。
ご協力ありがとうございました。

資料6 . オペレーター上位100社の運航船舶量 (DW)

(日本海運集会所発行 内航船舶明細書 2005.6.30現在のデータより ただし、その会社が運航していない
所有船(貸し出している船)及びトリップ契約船は含まず)

ランク	オペレーター	運航DW	運航隻数	うち 定期用船隻 数	うち 定期用船DW	加重平均	
						自社船 DW	自社船 隻数
1位	鶴見サンマリン	226,475	112	68	157,568		
2位	上野トランステック	184,442	93	72	145,174		
3位	宇部興産海運	165,093	23	12	50,140		
4位	旭タンカー	129,135	65	42	99,806		
5位	JFE物流	119,499	81	76	107,542		
6位	日鐵物流	111,419	68	59	100,702		
7位	日本海運	101,319	38	25	67,084		
8位	新和内航海運	95,985	45	35	54,593		
9位	日本タンカー	94,138	48	29	66,085		
10位	東海運	88,980	36	32	75,232	29%	16%
11位	第一中央汽船	88,922	17	17	88,922		
12位	昭和油槽船	80,142	36	19	26,997		
13位	スミセ海運	75,713	12	4	4,775		
14位	田淵海運	74,919	42	39	67,784		
15位	パシフィック・マリタイム	73,174	8	3	35,200		
16位	川崎近海汽船	68,020	16	10	39,255		
17位	住友金属物流	63,039	44	42	60,288		
18位	辰巳商会	62,470	63	59	46,829		
19位	鶴丸海運	58,646	23	12	18,637		
20位	フジトランスコーポレーション	51,128	11	11	51,128	52%	32%
21位	近海郵船物流	49,565	9	7	37,147		
22位	英雄海運	45,475	13	10	30,516		
23位	浪速タンカー	45,280	23	10	15,006		
24位	コスモ海運	44,509	22	19	39,020		
25位	近海タンカー	42,251	18	13	24,999		
26位	大塚汽船	41,985	15	10	15,220		
27位	商船三井内航	39,727	19	15	30,241		
28位	興洋海運	35,643	14	11	24,088		
29位	トヨフジ海運	34,767	10	10	34,767		
30位	霧島海運商会	32,950	16	11	23,121	65%	43%
31位	新日本近海汽船	31,067	23	22	29,387		
32位	明和海運	30,258	29	24	25,363		
33位	武田運輸商会	29,098	10	9	19,098		
34位	興和海運	28,907	5	1	6,682		
35位	第一タンカー	27,878	21	17	21,335		
36位	神鋼物流	27,699	8	-	-		
37位	琉球海運	27,182	7	3	4,734		
38位	ナラサキスタックス	25,268	14	10	20,259		
39位	不二海運	25,219	21	21	25,219		
40位	日本マリン	24,993	20	20	24,993	74%	52%
41位	加藤海運	24,103	24	11	15,538		
42位	朽木汽船	24,084	17	11	17,053		
43位	飯野海運	23,864	18	18	23,864		
44位	三菱化学物流	22,680	22	20	21,470		
45位	徳山海陸運送	22,502	21	16	15,265		
46位	国華産業	22,064	19	13	14,490		
47位	トクヤマロジスティクス	21,461	15	12	7,213		
48位	プリンス海運	21,159	5	5	21,159		
49位	西部タンカー	20,914	19	10	9,956		
50位	大王海運	20,043	15	11	17,654	78%	61%
51位	栗林商船	19,491	3	1	6,386		
52位	熊澤海運	19,223	19	16	15,666		
53位	鈴与海運	19,188	14	12	16,209		
54位	東ソー物流	18,907	20	17	17,287		
55位	三洋海運	18,800	8	5	7,293		
56位	山根海運	18,650	12	12	18,650		
57位	兵機海運	18,536	24	19	15,205		
58位	太平洋沿海汽船	18,435	4	2	2,799		
59位	山機運輸	18,310	14	9	8,986		
60位	豊益海漕	18,182	11	8	10,655	85%	69%
61位	アスト	18,040	18	9	8,232		

ランク	オペレーター	運航DW	運航隻数	うち 定期用船隻 数	うち 定期用船DW	加重平均	
						自社船 DW	自社船 隻数
62位	大泉物流	18,011	20	13	10,171		
63位	ジェネック	17,849	6	-	-		
64位	富士運油	17,760	9	6	10,705		
65位	栗林物流システム	16,851	5	3	4,759		
66位	神協海運	16,625	23	12	9,581		
67位	J-SHIP	16,443	17	15	15,093		
68位	日藤海運	16,301	3	3	16,301		
69位	日本ガスライン	16,249	15	12	12,554		
70位	宝祥海運建設	16,080	13	2	2,923	91%	81%
71位	エーコーブライン	15,632	15	13	13,774		
72位	大豊運輸	15,464	22	20	13,581		
73位	光洋汽船	15,327	15	3	4,248		
74位	横浜油槽船	15,058	13	8	6,934		
75位	マロックス	14,681	5	5	14,681		
76位	商船三井フェリー	14,650	3	3	14,650		
77位	日本砂利	14,647	11	9	11,763		
78位	センコー	14,354	14	12	12,095		
79位	成和海運	14,291	6	5	13,741		
80位	岩国海運	14,227	17	15	12,812	93%	86%
81位	住鋳物流	14,048	15	12	10,546		
82位	芙蓉海運	13,835	12	7	6,107		
83位	鳳生汽船	13,647	9	1	1,600		
84位	日伸運輸	13,601	15	11	11,843		
85位	青野海運	13,520	19	17	11,447		
86位	上組海運	13,400	14	13	11,800		
87位	日の本海運	13,248	16	7	5,571		
88位	エム・シー海運	12,496	3	3	12,496		
89位	大分共同海運	12,329	9	5	8,527		
90位	九州急行フェリー	12,126	2	-	-	98%	96%
91位	音倉内航海運協	12,046	18	15	10,009		
92位	東英海運	11,927	8	1	2,103		
93位	井本商運	11,761	8	7	10,411		
94位	太平洋興発	11,617	2	2	11,617		
95位	高砂海運	11,298	13	7	7,129		
96位	松藤海運	11,087	6	-	-		
97位	南明興産	10,949	4	2	3,891		
98位	御前崎海運	10,776	9	5	5,283		
99位	宮崎産業海運	10,731	5	2	3,124		
100位	日栄タンカー	10,714	18	1	550	100%	100%

* 自社船D/Wと自社船隻数の%は記載順位までの加重平均