

内航船の消える日が来る

国民生活と産業活動を支える内航海運が今、
危機に陥っています。

SOS

Coastal Shipping



日本内航海運組合総連合会

運賃・用船料委員会

船員コストの増大

安全・環境保全対策の負担

燃料油の高騰が経営を圧迫

鋼材価格の高騰と建造船価の上昇

絶対条件！ 運賃修復

14年間下がり続けた運賃。そのために長期低迷する用船料。

現状の水準では、安定・安全輸送が困難です。

このままでは内航船が消えてしまいます。

日本のライフラインを守るため、

内航海運の運賃・用船料の修復にご理解下さい。

SOS
1

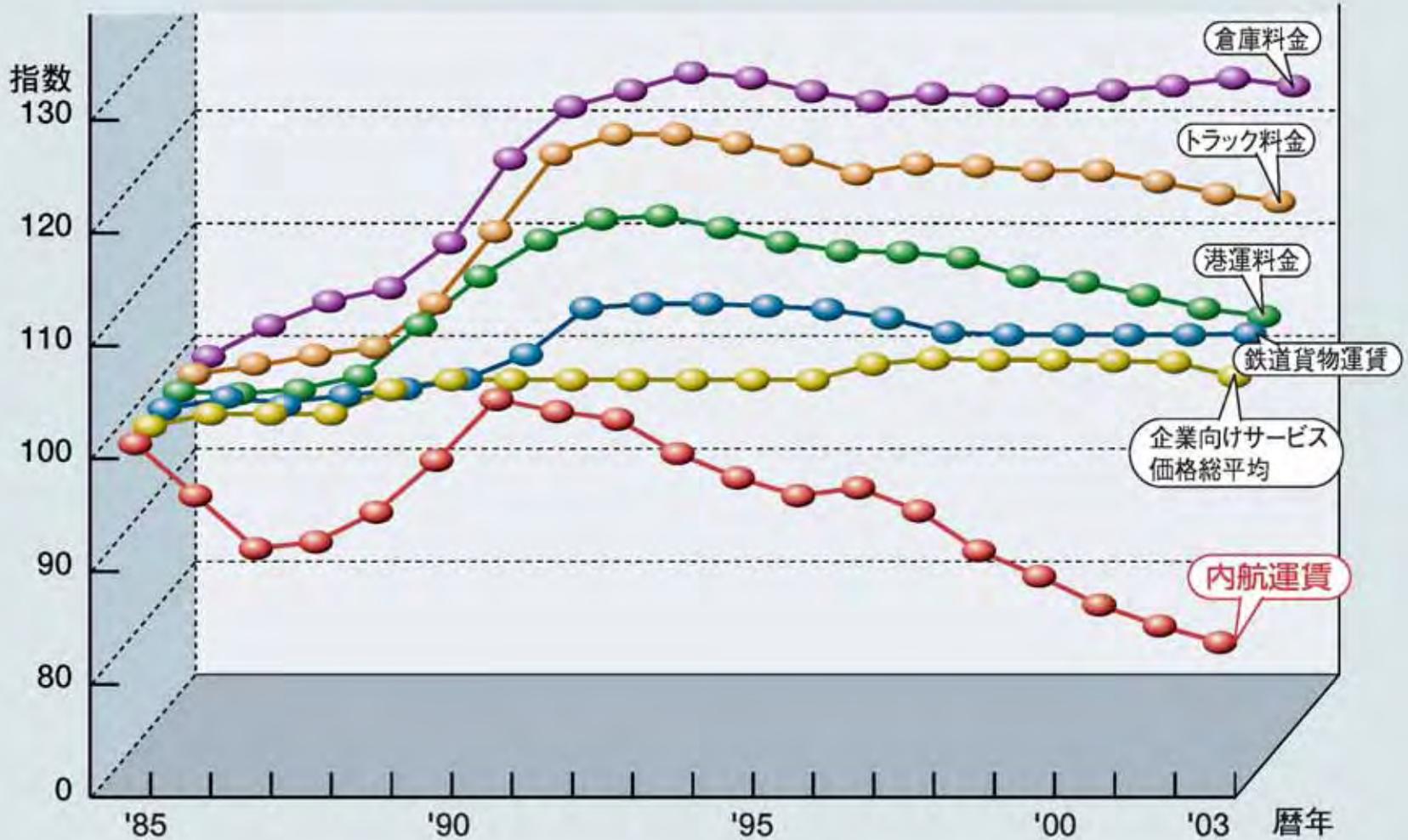
内航海運の存亡の危機



長期下降を続ける内航運賃。そんな内航海運に、さらに追い討ちをかけるコストアップの波が次々と押し寄せてきています。もう、内航海運にはこれらを乗り越える余力がありません。

国内貨物輸送の40%以上、とりわけ素材産業の関連貨物についてみるとその90%前後を365日・24時間運び続け、国民生活と産業活動を支える大動脈の内航海運。その存続が極めて困難な状況なのです。日本の海から内航海運の消える日がまもなくやって来ます。

企業向けサービス価格の推移

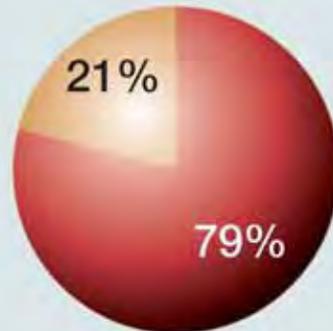


(日本銀行物価指数月報より抜粋)

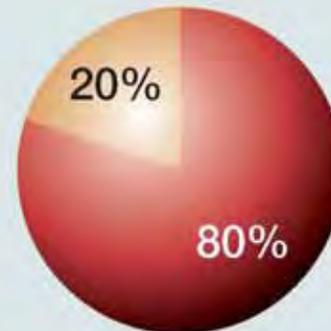
主要品目の輸送分担率

トキベース

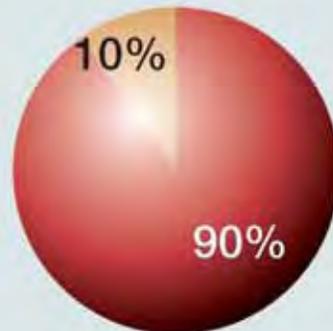
● =内航
● =トラック



鉄鋼



ケミカル



石油



セメント

(国土交通省調べ)

SOS
2

減少し続ける内航海運事業者



長期低迷する運賃・用船料。事業継続ができずに、内航事業者数は激減しています。

また、内航船腹量も削減されているにもかかわらず、一向に内航海運事業者の経営は改善されることはありません。

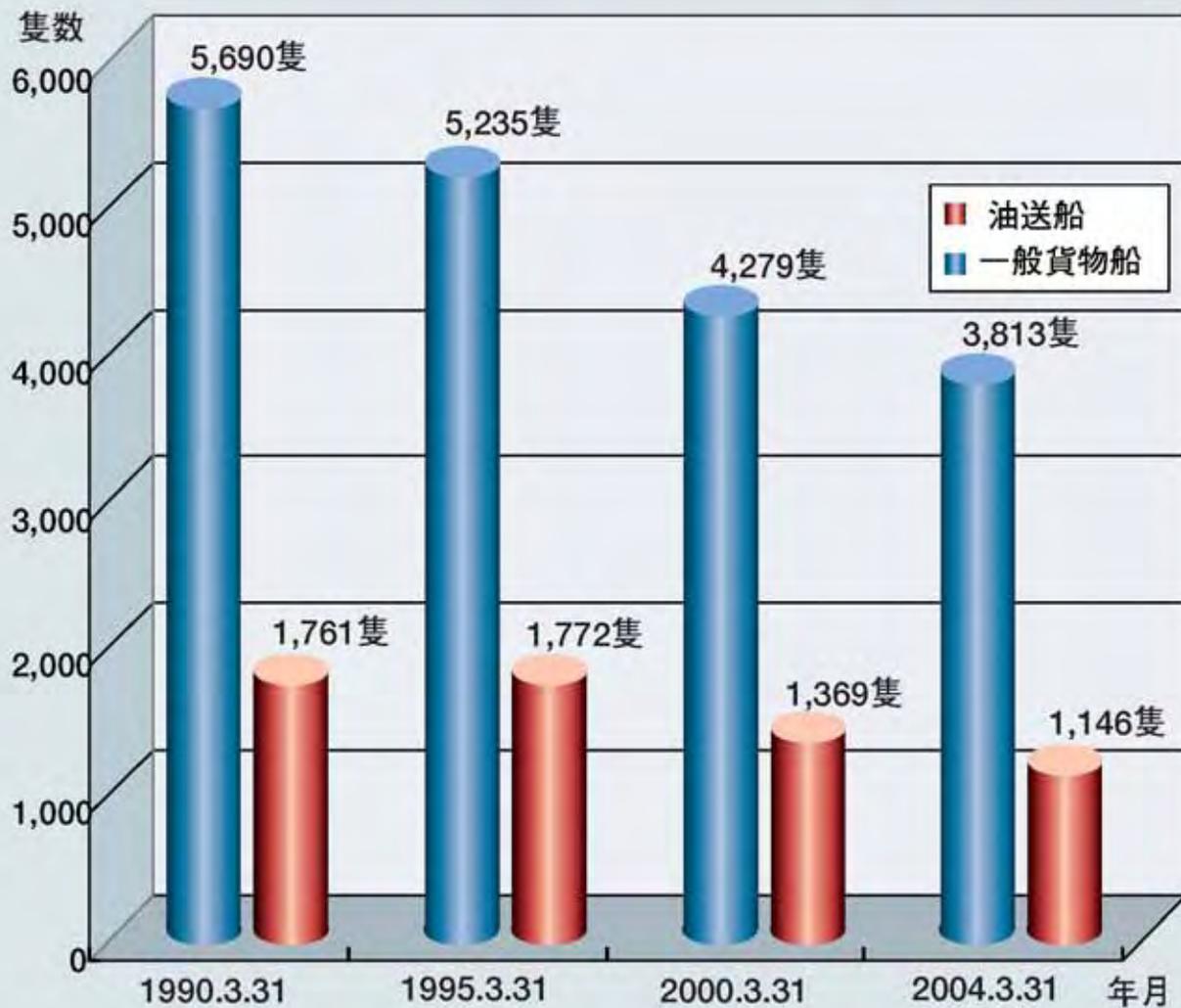
内航許可事業者数の推移

事業者数



(国土交通省調べ)

内航船腹量の推移



(国土交通省調べ)

SOS
3

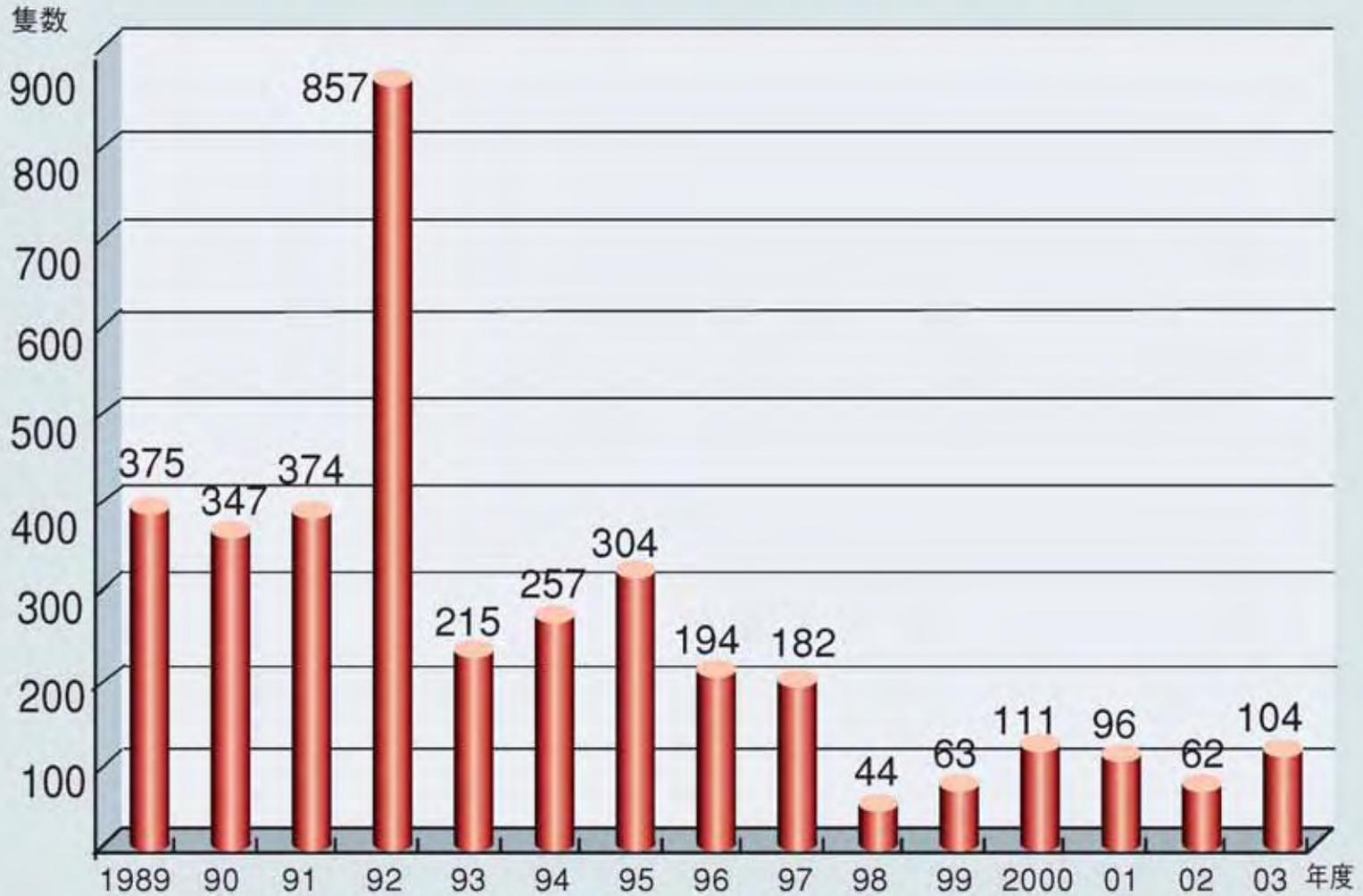
建造船台の不足



内航海運市況の長期低迷は、内航船舶の建造量の激減にもつながっています。運賃・用船料の下降が続き、新規建造しても採算が取れず、金融機関からの借り入れができないからです。

また、これに伴って中小造船所の統廃合が相次いだ結果、最近では仮に建造需要があっても建造能力の不足は明らかです。これも内航船の建造船価上昇の要因になっています。

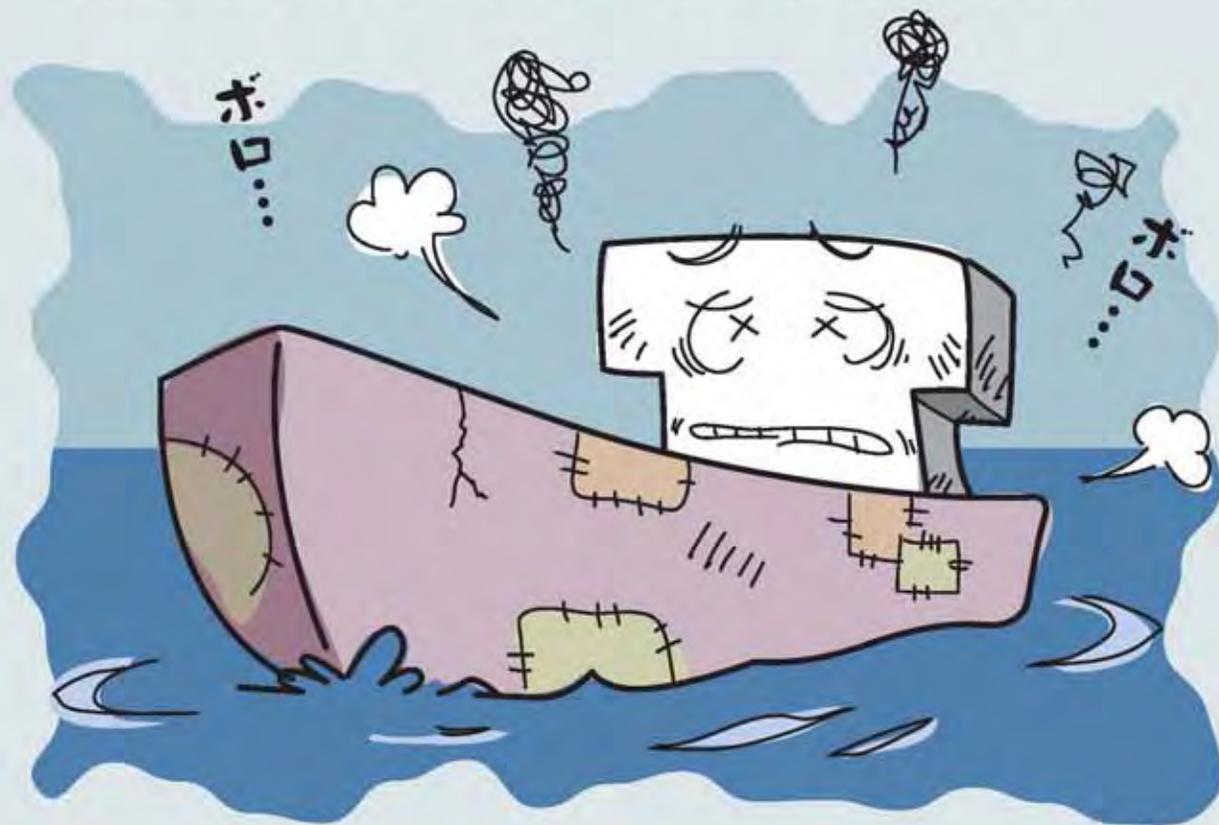
内航船建造隻数の推移



(国土交通省調べ)

SOS
4

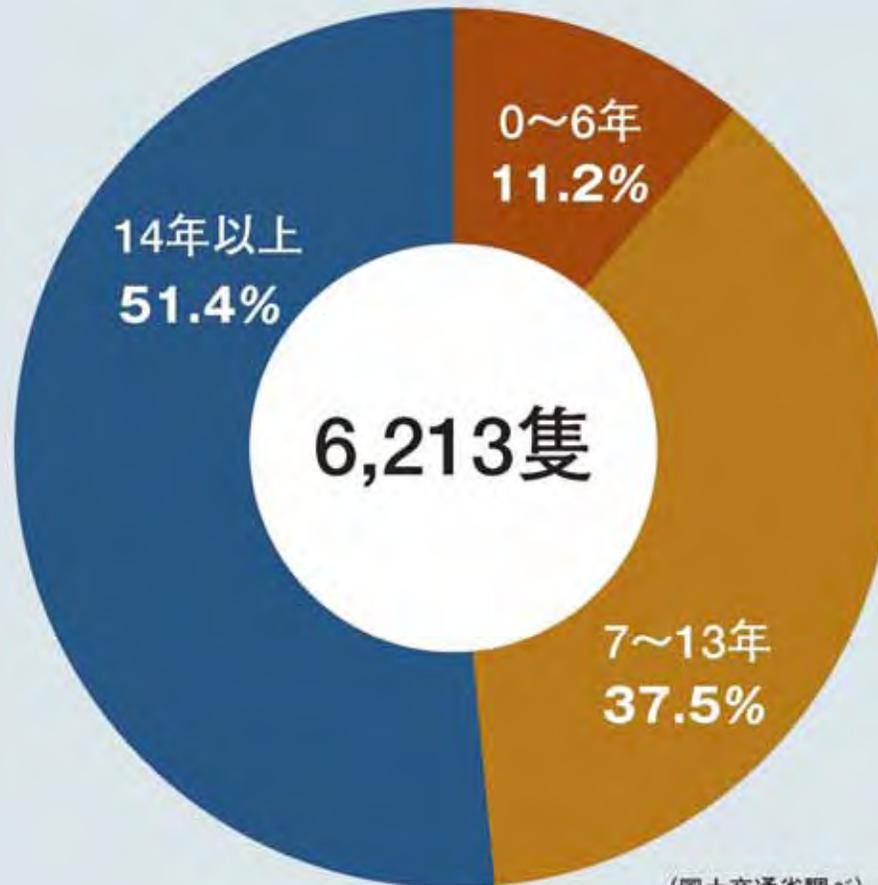
新造できずに老齡船増加



現状では全内航船舶の過半数が法定耐用年数を越えた船齢14年以上となっています。このままでは今後、船舶の再生産ができず、安定的かつ安全な輸送使命が果たせなくなってしまう。

内航船舶の船齢構成

平成16年3月31日現在



SOS
5

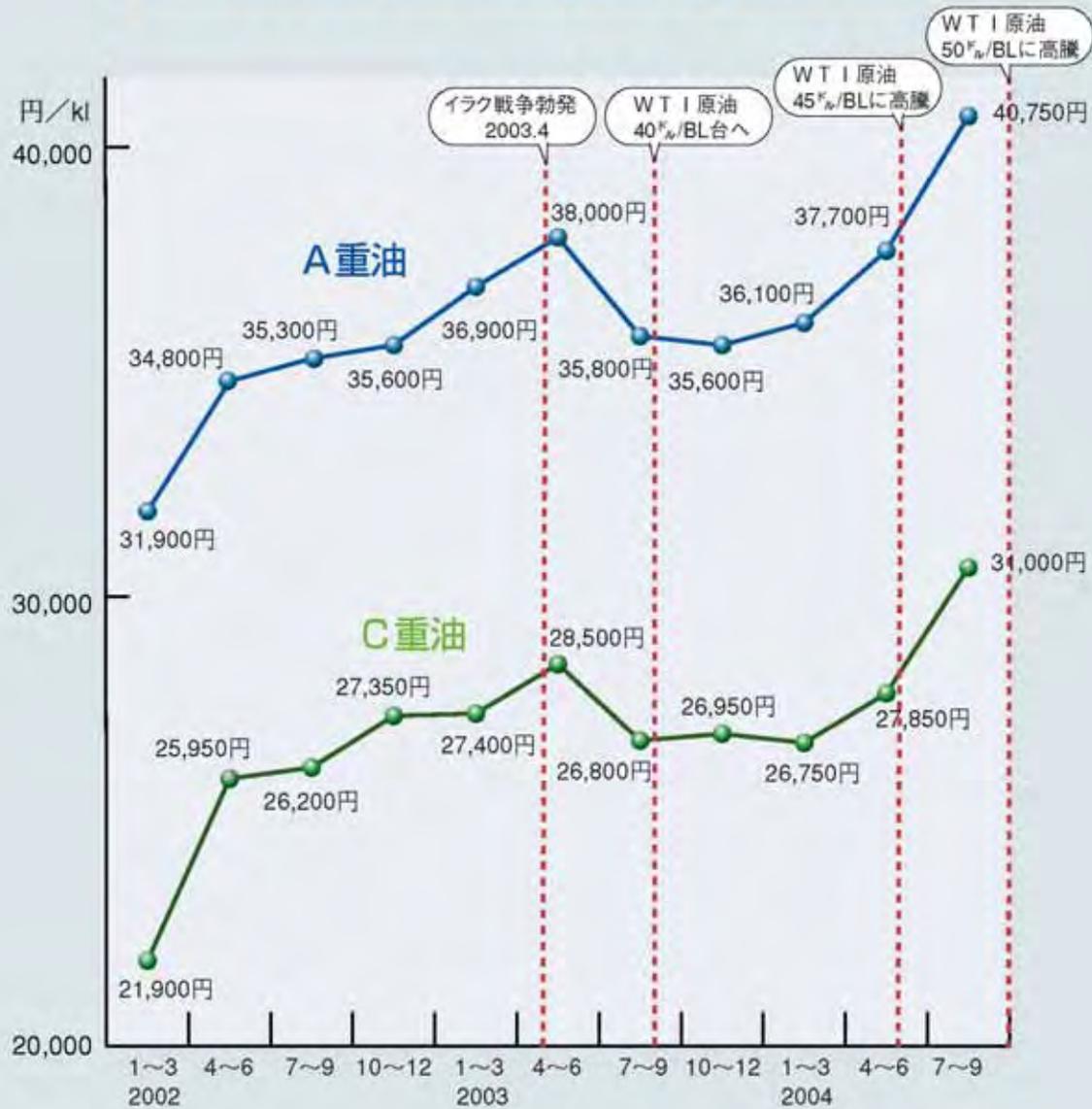
燃料油価格の高騰が経営を圧迫



最近の原油価格の著しい上昇を受けて、内航船の運航コストの過半数を占める燃料油の価格が高騰しています。

内航海運にとって燃料油の著しい値上がりは、死活問題にもなっています。燃料価格の変動を運賃に反映させて下さい。

内航船燃料油価格の推移



(日本内航海運組合総連合会調べ)

SOS
6

船員コストの増大 最少定員数の増加と高齢化

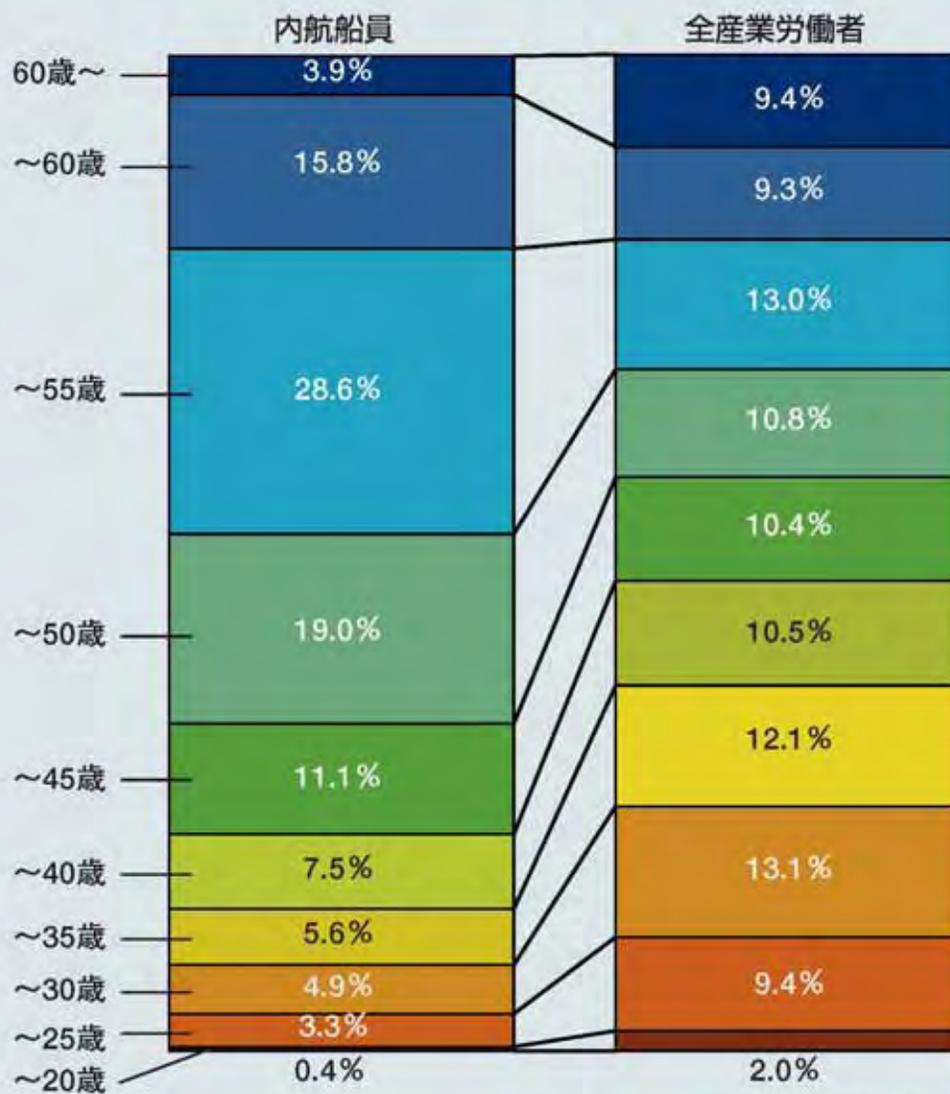


平成16年5月27日、『船員法の一部改正』が国会で可決成立し、これにより内航船員の安全最少定員の確保が義務づけられ、中小型内航船では船員数を増加せざるを得なくなります。

内航海運は近年、困窮する経営の中で乗組員の削減を図った結果、若年労働力を育成するゆとりがなくなったため、船員の高齢化と若年労働力の不足が顕在化していました。

このままでは安定的な海上輸送に支障が出ることは避けられません。

年齢階層別労働者構成



(国土交通省、厚生労働省調べ)

SOS
7

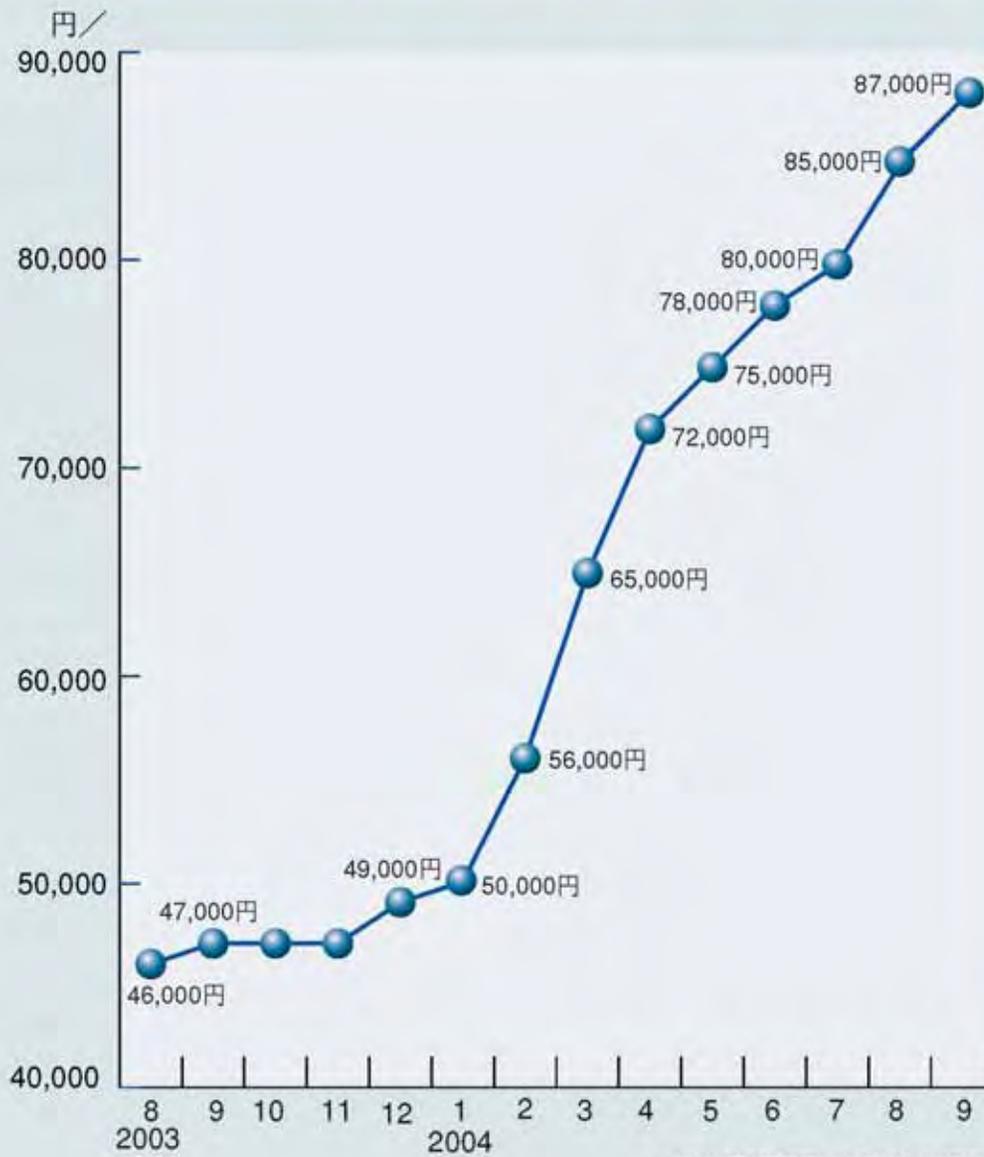
鋼材価格の高騰と建造船価の上昇



最近、鋼材価格の値上がりが顕著になっています。とりわけ平成16年に入って上げ幅を一層高め、これに伴って内航船の建造船価も上昇しています。

現状の運賃・用船料では、内航船の新規建造が採算的に困難です。

鋼材厚板価格の推移



安全・環境保全対策の負担



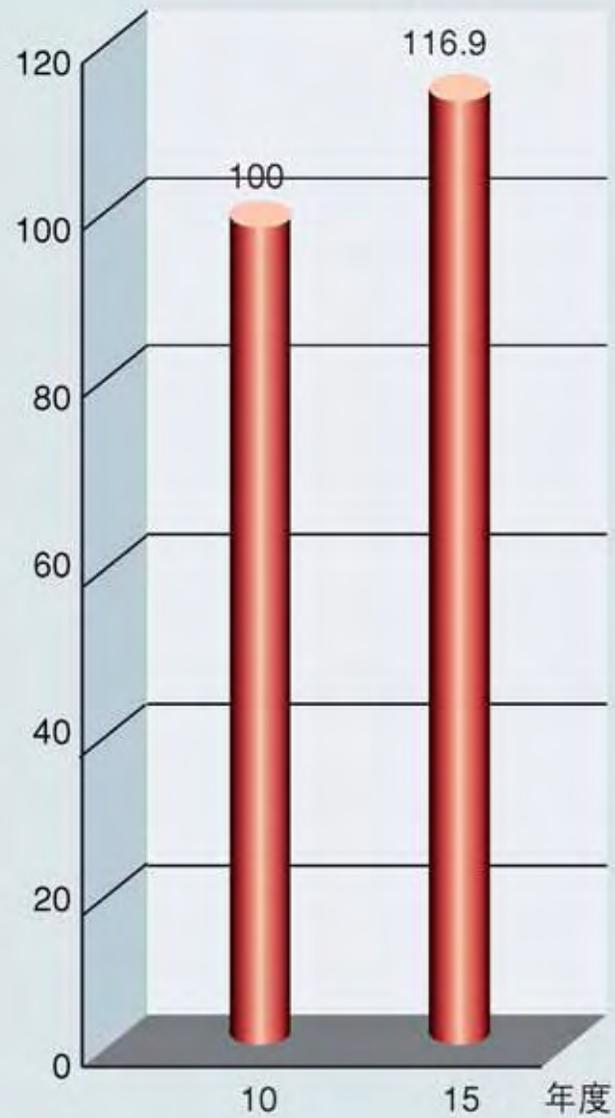
近年、安全対策や環境保全にかかるコストが増大し、内航海運の経営を圧迫しています。

内航海運はこれまでも、様々な国際条約に沿って人命の安全や海洋資源の保護のために、船舶の構造規制や機器類の整備に全力を挙げて取り組んでまいりました。

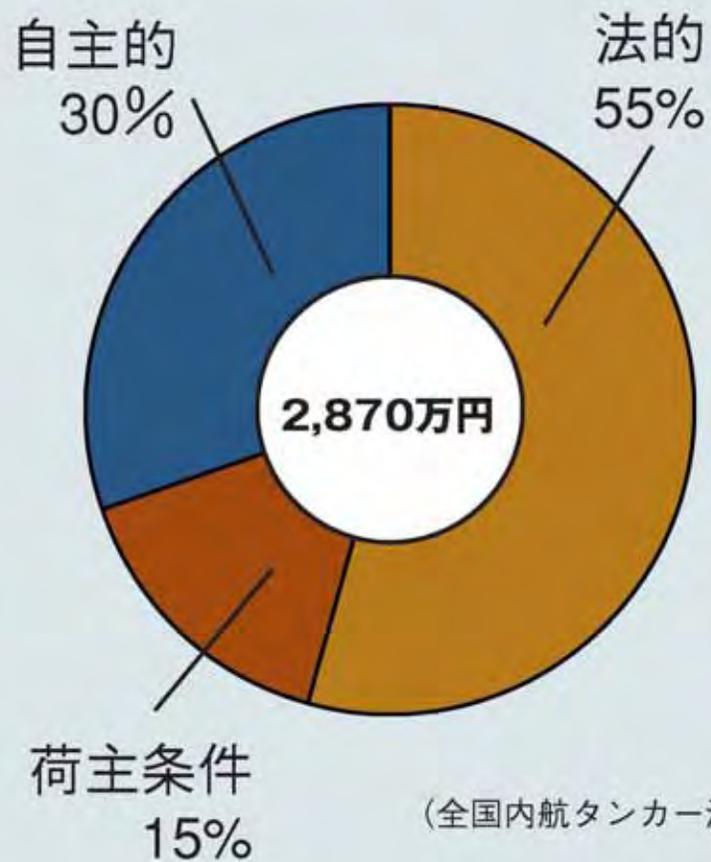
さらに昨今、荷主企業の一部には船舶安全管理システムや国際環境管理及び品質管理基準の取得を取引条件に義務づけるケースもみられます。

これらのコスト・アップ要因は、内航海運が吸収させられてまいりましたが、対応は既に限界点を越えています。

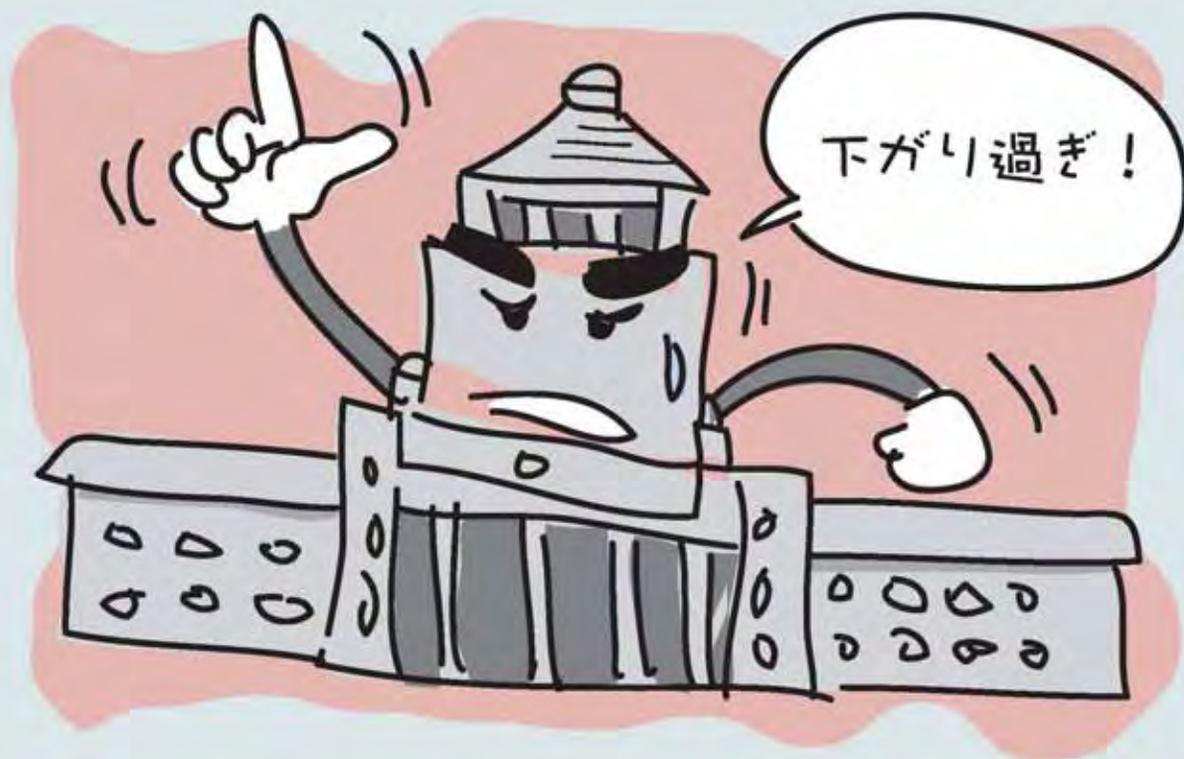
1 隻当り環境安全経費



一隻当り追加設備費用



下がり過ぎた運賃・用船料の 修復を国会でも指摘



あまりにも下落し過ぎた内航船の運賃・用船料は、修復の必要があると国会でも指摘されました。これは、『海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律』の衆参議院通過の際、附帯決議として「内航海運業の運賃・用船料の適正化」の必要性が取り上げられたもので、内航業界挙げての急務の課題であるとされました。

【参議院での附帯決議（抜粋）】

平成6年の船員法改正時の参議院運輸委員会附帯決議に盛り込まれた内航海運業の運賃・用船料の適正化について、必ずしも十分な改善効果が上がっていない実情にかんがみ、内航海運業の一層の健全化を図るため、その適正化に係る環境整備に努めること。

【衆議院での附帯決議（抜粋）】

内航海運における船員の労働条件及び労働環境の維持・向上並びに航海の安全確保を図りつつ、内航海運業の健全化を促進するため、運賃・用船料の適正化に係る環境整備に努めること。特に、荷主の優越的地位の濫用を防止するため、公正取引委員会と国土交通省との間で積極的な連携を図ること。

不公正取引を特殊指定



下記の下請法改正と合わせて、荷主と運送事業者間における優越的地位の濫用を効果的に規制する観点から、独占禁止法上の「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の不公正な取引方法」が特殊指定されました。

下請法改正による罰則強化



また近年、内航海運の分野においても下請取引構造がみられ、違反行為に対する措置の強化が求められていること等から、下請代金支払遅延等防止法(下請法)が改正され、役務提供(内航海運を含む)に係る下請取引等がその対象に加えられるとともに、勧告の公表、罰則の強化等が図られることとなりました。



日本内航海運組合総連合会
運賃・用船料委員会

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル
電話 03-3263-4551 (代表)
FAX 03-3263-4330
E-mail info@nako-kaiun.or.jp
http://www.nako-kaiun.or.jp