

8. 内航海運

8-1 内航海運の現状

内航海運の平成 21(2009)年度輸送量は、3 億 3,218 万トン(前年比 12.3%減)、輸送貨物量と距離を掛け合わせた輸送活動量は 1,673 億トンキロ(前年比 10.9%減)であった([【資料 8-1】](#))。

他の国内輸送機関の輸送量と比較すると、輸送トンキロベースでは自動車に次ぐ約 4 割のシェアを持つとともに、昨今の環境問題をも加味したモーダルシフト推進の要請もあり、内航海運は国内物流の基幹輸送産業として位置付けられる。

特に、石油、鉄鋼、セメント等の産業基幹物資に係る分野では、内航海運がその大部分を輸送しており、長距離・大量輸送に適した輸送機関であることを示している。

8-1-1 内航船の船腹量

内航海運事業者の所有する内航船(営業船)の船腹量は、平成 21(2009)年 3 月末現在、合計 5,809 隻、3,566 千総トンで、10 年前の平成 11(1999)年と比較すると、隻数では 26.7%も減少しているが、トン数では 9.1%減となっている。船種により増減のバラつきはあるものの、1 隻当たりの平均総トンではいずれも増加しており、全体的に船舶の大型化が図られている([【資料 8-1-1-1】](#))。

また、船齢別に見ると、船齢 7 年未満の船舶(経済船)が隻数で 11.4%、総トン数で 23.5%となっている。これに対して、船齢 14 年以上の船舶(老朽船)は隻数で 68.5%、総トン数で 47.2%となっている。平均トン数は、船齢 7 年未満の船舶では 1,296 総トンであるのに対し、船齢 14 年以上の船舶では 431 総トンであることから、中高齢船には小型船が多いといえる([【資料 8-1-1-2】](#))。

船型別区分では、500 総トン未満の船舶が隻数ベースで 80.1%と大部分を占めている。なかでも、100 総トン以上 200 総トン未満船が 20%、400 総トン以上 500 総トン未満船が 20.4%を占めており、いわゆる 199 総トン型、499 総トン型が内航船の一般的な船型になっていることを示している。一方、平均総トン数は、物流の効率化の要請に対応して年々大型化しており、614 総トンとなっている([【資料 8-1-1-3】](#))。

8-1-2 内航海運事業者

(1) 内航海運事業者

内航海運事業者数は、平成 21(2009)年 3 月末現在で、3,624(兼業を除く実事業者数)社である。このうち、登録事業者は運送事業者が 710 社、貸渡事業者が 1,786 社で合計 2,496 社である。届出事業者は運送事業者が 924 社、貸渡事業者が 204 社で合計 1,128 社である([【資料 8-1-2-1】](#))。このうち、登録事業者数の推移は[【資料 8-1-2-2】](#)の通りである。

なお、平成19(2007)年4月1日に施行された改正内航海運業法では、許可制が登録制へと規制緩和されたことにより、許可事業者は登録事業者となった。同時に内航運送業および内航船舶貸渡業の事業区分も廃止された。

(2)内航海運事業者のうち登録事業者の企業規模

上述の内航海運事業者のうち、登録事業者の資本金別構成は、[【資料 8-1-2-3】](#)の通りで、資本金3億円未満および個人の事業者が全体の95.8%を占めており、とりわけ5,000万円未満の事業者が88.9%を占めている。使用隻数では、運送事業者は5隻以上が29.3%を占めている。

また、登録運送事業者の扱い船腹を見ると、使用船腹量の構成が2,000総トン未満の事業者が68.7%を占めている。一方、登録貸渡事業者では、貸渡船腹量の構成が500総トン未満の事業者が59.3%となっており、さらに貸渡隻数が1隻しかない事業者が66.6%を占めている([【資料 8-1-2-4】](#))。