

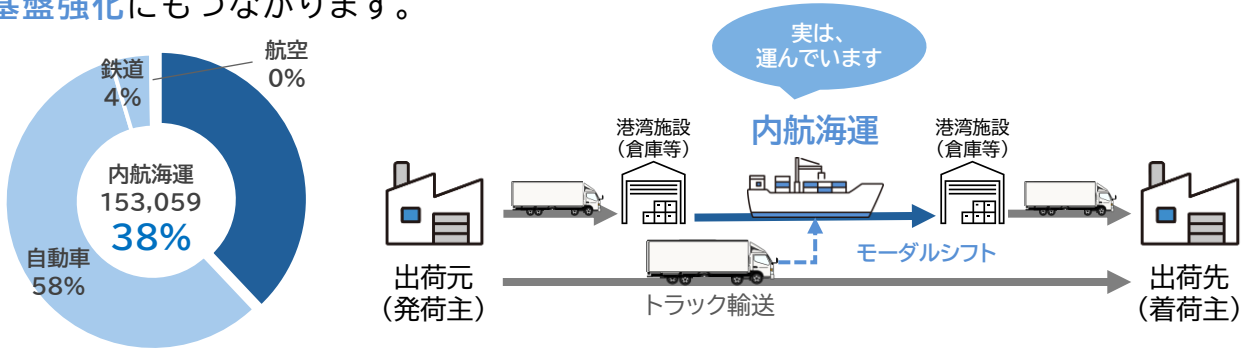
実は、その製品を運んでいるのは

内航海運です。

1 | 内航海運は、日本の産業を支える基幹インフラです

日本国内の貨物輸送の約4割(トンキロベース)を担っているのが内航海運です。

トラック等で運ばれてくる貨物も、その中間輸送では内航海運が活用されています。内航海運が安定して機能することは、国内サプライチェーン全体の安定に直結しています。また、CO2削減やBCP対策を目的とした内航海運へのモーダルシフトを推進する基盤強化にもつながります。

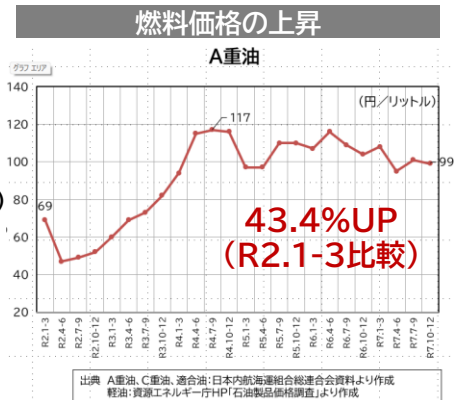


2 | 安定輸送を実現するために、適正な料金収受が必要です

内航海運は現在下記の課題に直面しています。

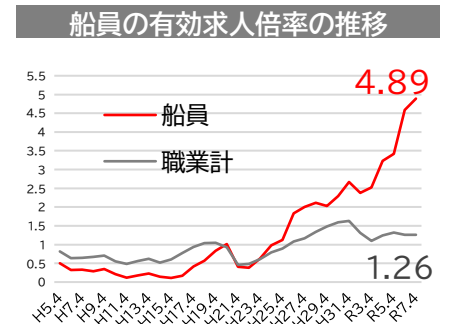
■ 燃料価格、原材料価格の高騰

- 燃料価格は**43.4%上昇**、船舶の取得価格は**25.8%上昇**。(令和2年1月比較)
- これらの価格上昇分を適切に運賃・用船料等に価格転嫁することが重要。



■ 船員の確保難

- 船員の有効求人倍率は**4.89倍**まで上昇。
- 船員の高齢化も進んでおり、若手確保に向けた処遇改善が急務。



■ 船舶の老朽化

- 故障や修繕による運航停止リスクが上昇。船舶の代替建造などの原資確保が必要。

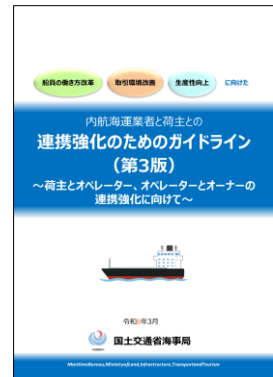
こうした状況の中、内航海運において適正な運賃・用船料が確保されなければ、船員の確保が一層困難になるとともに、船舶更新の停滞、事業収支悪化による廃業等といったリスクが顕在化し、製品・サービスの生産活動に影響が出ることがあります。

3 | 国では適正な価格転嫁を推進しています

国土交通省では内航海運業における取引環境改善、生産性向上に向けてガイドラインを策定するなど適正な価格転嫁を推進するための整備を進めています。

○ 内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン

令和3年5月に成立した「海事産業強化法」によって定められた、内航海運における「船員の働き方改革」、「取引環境改善」、「生産性向上」を推進するための各種制度を実効性のあるものにするため、内航海運業者と荷主が遵守すべき事項等を「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」として取りまとめ、公表。



○ 内航海運における運賃・用船料等算出の「標準的な考え方」

内航海運業者が適切な運賃・用船料等を収受できる取引環境の整備を推進するため、運賃・用船料等を構成する費目とその算出方法を整理し、「標準的な考え方」として取りまとめ、公表。

令和8年1月より施行された製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律(中小受託取引適正化法)との関係性についても整理。



4 | 持続可能な輸送体制構築のために

着荷主の皆様には、日本の物流における内航海運の役割をご理解いただくとともに、持続可能なサプライチェーンの構築、内航海運の安定輸送の確保のため、**物流コストの価格転嫁にご理解・ご協力をお願いします。**

内航海運は、単なる輸送手段ではなく、日本経済を支えるライフラインであり、**産業活動を支えるパートナー**です。

