

平成28年度
第1回 徳山下松港・宇部港における
石炭サプライチェーンの継続に関する検討会

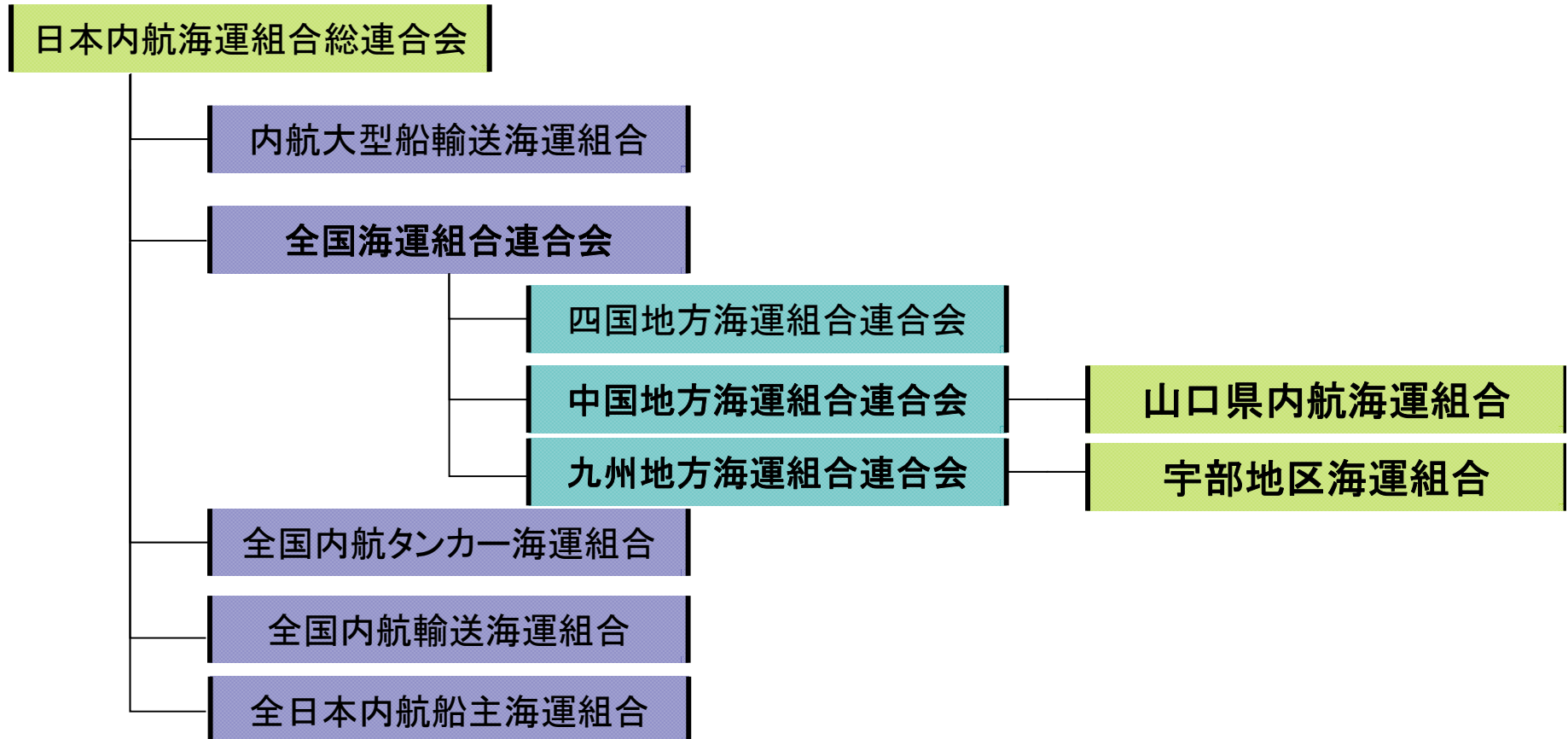
（連携施策の実現可能性について）

平成28年9月13日

内航海運の組織について

中国地方海運組合連合会
山口県内航海運組合

組織図



全国海運組合概要

- 海運組合または海運組合総連合会を会員とした中央組合で、傘下の組合員は主に地方の船主、オペレーターが主体の組合員数最大の組合

会員数：1,655社（直接組合18、間接組合27）

船腹量：隻数 1,964、総トン数 1,366,730G/T

重量トン数 2,698,649D/W

山口県内航海運組合の役割

- 山口県内航海運組合は、日本国内の物流において大きな役割を担う内航海運業の安全・安心な運行体制を守るため、全国組織である全国海運組合連合会並びに、中国エリアを統括する中国地方海運組合連合会と連携し、「迅速・的確」をキーワードとして情報伝達の推進、並びに種々の事業に積極的に取り組み、日々活動を行なっております。



国際バルク戦略港湾

内航船DW1万トンサイズによる
二次輸送について

ケープサイズ



パナマックス



内航大型船



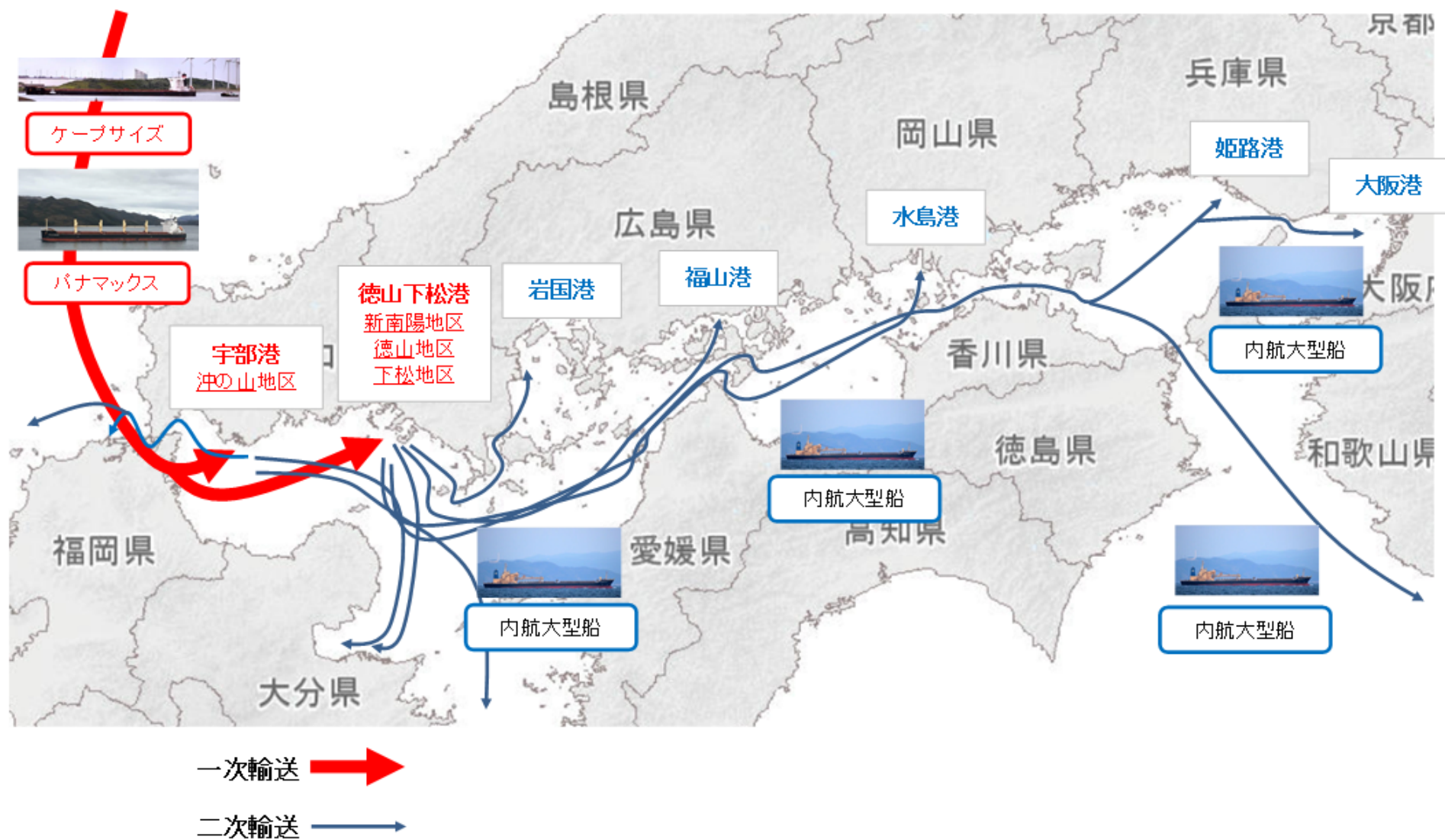
内航小型船



ばら積み船 サイズ別呼称比較

船サイズ	載貨重量(トン)	全長(m)	型幅(m)	満載喫水(m)	乗員(名)
ケープサイズ	180,000	292	45	18	22
パナマックス	58,000	190	32	12.9	20
内航大型船	17,000	150	23	8.6	11
内航小型船	1,600	75	13	3.79	5

内航船DW1万トンサイズによる二次輸送について



今後の検討課題

◎二次輸送仕向港の港湾事情調査

- ・内航大型船が入港及び着岸できるかの調査
{喫水制限、航路管制、岸壁サイズ等}

◎コスト分析

- 比較 {
- ・内航小型船1,600D/Wサイズによる二次輸送コスト分析
 - ・内航大型船10,000~20,000D/Wサイズによる二次輸送コスト分析

◎異質石炭を積載する場合

- ・貨物残さ(貨物艙の洗淨水)処理方法
- ・貨物の品質管理方法・・・

前荷の貨物残さを洗淨処理せず残留させたとき、
後荷との相互反応及び品質異常の有無確認

内航海運について

2016年9月13日

九州地方海運組合連合会
宇部地区海運組合

内航海運とは

船舶で流動する国内貨物の海上運送である。日本では昔から船舶による運送が盛んであり、現在5,000隻余りの船で、産業基礎資材から、生活必需品に至るまで「国民生活を支える縁の下の方持ち」として24時間365日体制で運送している。

船舶の種類

一般貨物船



セメント専用船



砂利専用船

石灰石専用船

ケミカル船

LPG船

自動車専用船

コンテナ船

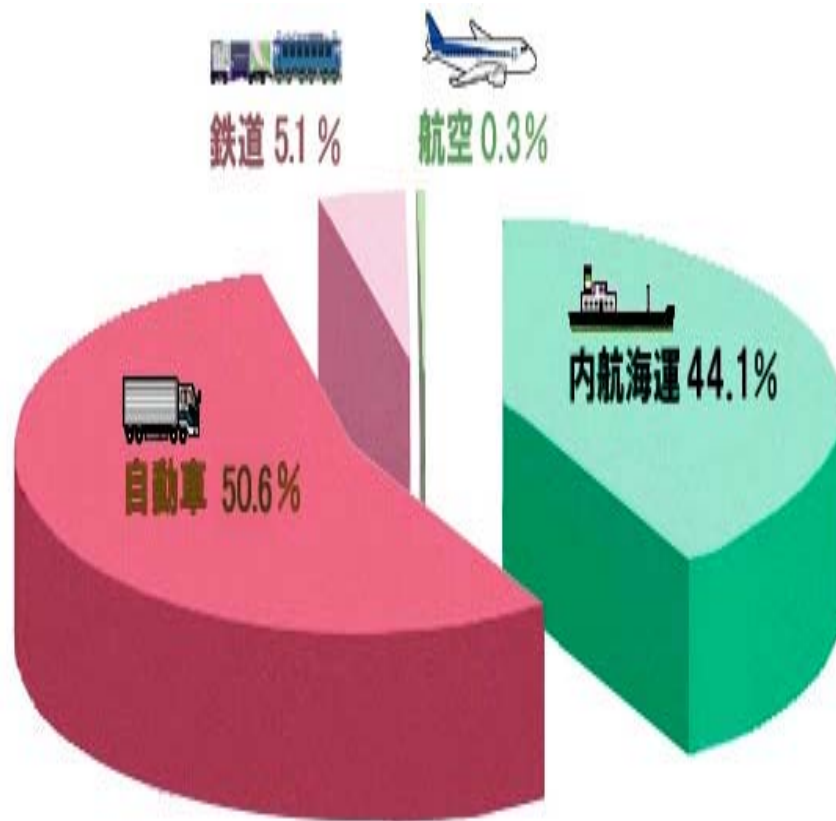
油送船

RORO船

内航海運の現状①

① 国内物流の大動脈

- ・輸送シェアは約44%
- ・基礎素材分野の輸送が大半



輸送機関別輸送量

(2014年度国土交通省「内航船舶輸送統計年報」)

品目別輸送量

(2014年度国土交通省「内航船舶輸送統計年報」)

内航海運の現状②

② 船腹の需給ギャップが生じ易い

- ・輸送サービスのストックが不可能
- ・輸送力調整が困難

③ 輸送効率化が着実に進展中

- ・近年は船舶の近代化・大型化・専用船化で生産性向上
- ・積載・運航効率は荷主の物流の合理化で改善

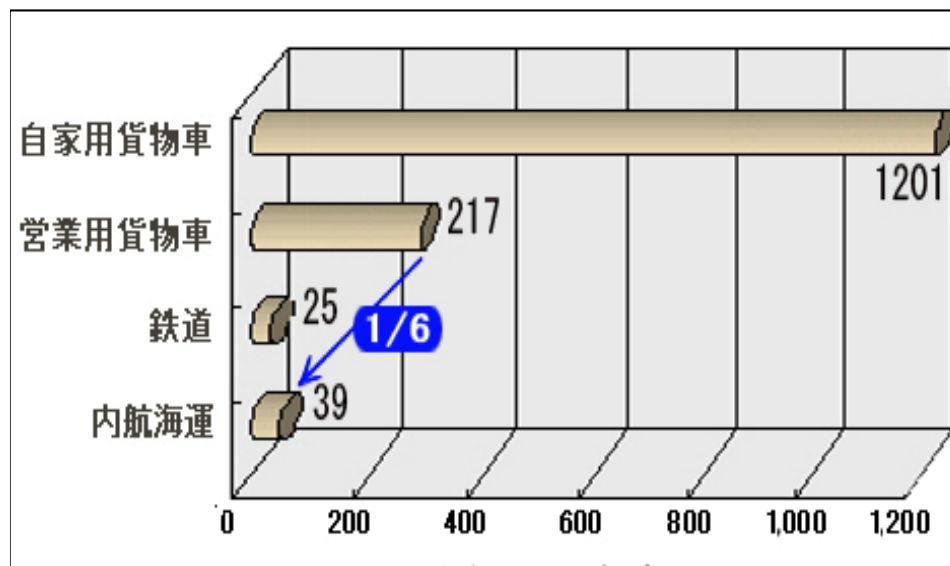
モーダルシフトについて

【モーダルシフトの効果】

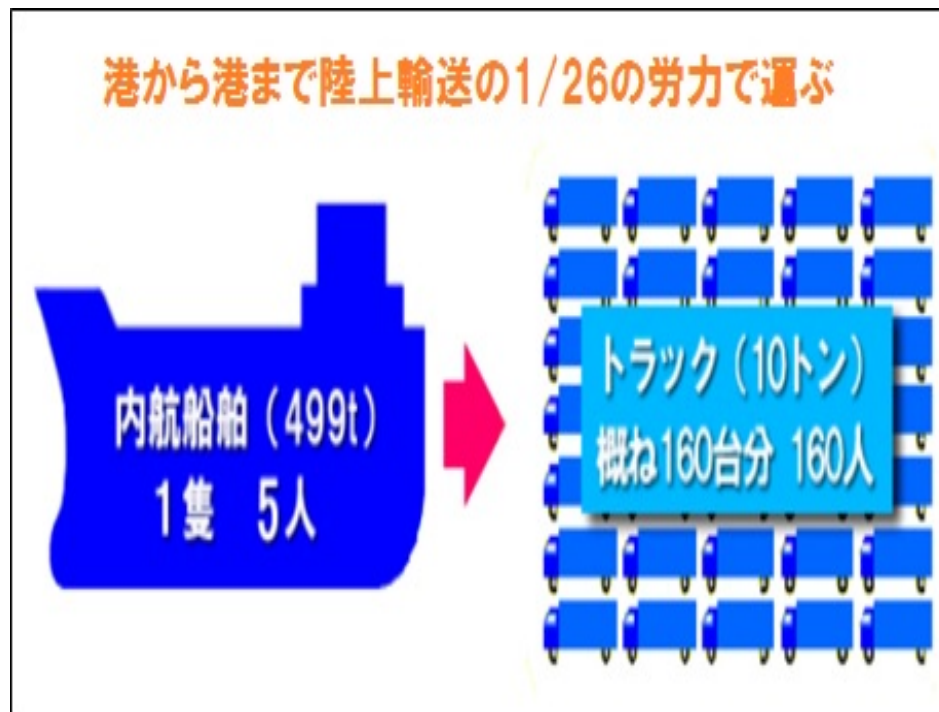
トラックから内航海運や鉄道へ輸送方法の転換を図る
「モーダルシフト」は

- ① 環境負荷が少ない
- ② 労力が少ない

この2点で重要視されている



1tの荷物を1km運ぶ為に排出される
二酸化炭素排出量の比較 (2013年度)



今後の課題

①経済基盤の強化

⇒ 95%が中小企業で所有船1隻が大半

②若手内航船員の確保

⇒ 高齢化が急速に進展中

③港湾施設の整備、港湾機能強化を推進

⇒ 船舶の大型化、モーダルシフト進展に応じた設備改善

ご清聴ありがとうございました