

内航海運ビジョンへ向けての内航海運事業者アンケート

2001年2月25日
財団法人 国民経済研究協会

お 願 い

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

当協会では、現在、日本内航海運組合総連合会からの委託を受け、内航海運ビジョンの研究を行っております。21世紀の内航海運が日本の物流のかなめとしてこれまで以上の発展を遂げていくためには、低迷する運賃・用船料、船員問題、金融問題といった様々な課題を解決するとともに、新しい事業分野へ思い切ってチャレンジしていく必要があります。そのために、海運組合や行政が果たす役割もさることながら、何よりも個々の事業者による取り組みが重要であることはもちろんです。そこで、研究事業のために設けられたビジョン研究会の委員の意見も聞きながら、内航海運事業者の方々に経営の課題や内航海運の将来についてのご意見をおうかがいすることになりました。

まことに忙しいなか、恐縮ではございますが、こうした趣旨をご理解いただき、このアンケートにご協力をお願いいたします。

なお、このアンケートは総連合会の名簿に記載されている事業者の方全員に発送されています。また、ご回答は無記名となっており、結果はすべて統計的に処理された上で使用されますので、ご迷惑をおかけすることはございません。

【記入上の注意】

1. お答えは、当てはまる回答の番号に○をつけて下さい。「複数回答」という表示がある場合は、該当する回答にいくつでも○をおつけ下さい。
2. 記入方式の設問や「その他（ ）」に当てはまる場合は、具体的にご記入下さい。
3. オペレーター（内航運送業事業者）ないしオーナー（内航貸渡業事業者）の方のみに質問したい項目の場合、その旨の表示があります。表示に従って、お答え下さい。

【返送期限】

ご記入いただきましたアンケート票は同封の返信用封筒に入れて封をし3月20日（火）までに郵便ポストにご投函下さるよう、お願いいたします。

ご記入に当たってご不明な点等がございましたら次までお問い合わせ下さい。

財団法人国民経済研究協会（担当：本川、石川、棚木）
電話 03-5261-1051
ファックス 03-5261-1059

なお、名簿の管理上、送返信については総連合会が直接担当しております。

A. あなたの経営についておうかがいします。

<p>経営上の問題点</p>	<p>問1 経営の問題点として重要となっているものから下から選んで下さい。 (複数回答)</p> <table border="0"> <tr> <td>1. 運賃、用船料、委託料の値下がり</td> <td>10. 船員の高齢化</td> </tr> <tr> <td>2. 用船料、委託料の上昇</td> <td>11. 船員労働の条件悪化</td> </tr> <tr> <td>3. 船舶の稼働率の低下（輸送量確保難）</td> <td>12. 船員の質の低下</td> </tr> <tr> <td>4. 用船のやりくり</td> <td>13. 船舶の老朽化</td> </tr> <tr> <td>5. 船腹調整制度の解消による資産の目減り</td> <td>14. 船舶のリプレース資金の調達</td> </tr> <tr> <td>6. 契約条件についての発言力の弱さ</td> <td>15. 運転資金の調達</td> </tr> <tr> <td>7. 契約条件の悪化</td> <td>16. 海難事故の心配</td> </tr> <tr> <td>8. 船員の確保難</td> <td>17. 船舶や情報等のハイテク化についていけない</td> </tr> <tr> <td>9. 船員コストの上昇</td> <td>18. その他（ ）</td> </tr> </table>	1. 運賃、用船料、委託料の値下がり	10. 船員の高齢化	2. 用船料、委託料の上昇	11. 船員労働の条件悪化	3. 船舶の稼働率の低下（輸送量確保難）	12. 船員の質の低下	4. 用船のやりくり	13. 船舶の老朽化	5. 船腹調整制度の解消による資産の目減り	14. 船舶のリプレース資金の調達	6. 契約条件についての発言力の弱さ	15. 運転資金の調達	7. 契約条件の悪化	16. 海難事故の心配	8. 船員の確保難	17. 船舶や情報等のハイテク化についていけない	9. 船員コストの上昇	18. その他（ ）
1. 運賃、用船料、委託料の値下がり	10. 船員の高齢化																		
2. 用船料、委託料の上昇	11. 船員労働の条件悪化																		
3. 船舶の稼働率の低下（輸送量確保難）	12. 船員の質の低下																		
4. 用船のやりくり	13. 船舶の老朽化																		
5. 船腹調整制度の解消による資産の目減り	14. 船舶のリプレース資金の調達																		
6. 契約条件についての発言力の弱さ	15. 運転資金の調達																		
7. 契約条件の悪化	16. 海難事故の心配																		
8. 船員の確保難	17. 船舶や情報等のハイテク化についていけない																		
9. 船員コストの上昇	18. その他（ ）																		
<p>経営内容向上のための対策</p>	<p>問2 経営内容向上のための対策としてお考えのことは何ですか。(複数回答)</p> <ol style="list-style-type: none"> 営業力の強化 借入金の圧縮、自己資金増額による財務体質の改善 あらゆる面のコスト削減により採算性の向上を図る 省力化を通じた人件費の削減による採算性の向上を図る 用船料、運賃の値上げをねばり強く要請する 老朽船を解撤して船舶の近代化を図る 新しい事業分野を思い切って開拓する 事業を縮小して業況改善を待つ 事業を拡大して大規模化のメリットを追求する その他（ ） 																		
<p>内航船舶建造の計画</p>	<p>問3 内航船舶を代替又は新規で建造する計画がありますか。</p> <ol style="list-style-type: none"> なし → 問5へ あり → ↓ <p>問4 計画している船舶の船種、大きさ、資金調達についておたずねします。 (それぞれ1つずつ選んで下さい)</p> <p>①船種についてお答え下さい。</p> <table border="0"> <tr> <td>1. 貨物船</td> <td>2. 油送船</td> <td>3. その他</td> </tr> </table> <p>②大きさについてお答え下さい。</p> <table border="0"> <tr> <td>1. 100G/T 未満</td> <td>4. 300～499G/T</td> </tr> <tr> <td>2. 100～199G/T</td> <td>5. 500～999G/T</td> </tr> <tr> <td>3. 200～299G/T</td> <td>6. 1000G/T 以上</td> </tr> </table> <p>③資金調達についてお答え下さい。</p> <ol style="list-style-type: none"> 自己資金のみで可能 自己資金及び市中金融機関（銀行、信用金庫等）からの借入で可能 自己資金及び市中金融機関からの借入のみで賅うことは困難 	1. 貨物船	2. 油送船	3. その他	1. 100G/T 未満	4. 300～499G/T	2. 100～199G/T	5. 500～999G/T	3. 200～299G/T	6. 1000G/T 以上									
1. 貨物船	2. 油送船	3. その他																	
1. 100G/T 未満	4. 300～499G/T																		
2. 100～199G/T	5. 500～999G/T																		
3. 200～299G/T	6. 1000G/T 以上																		

資金難	<p>問5 あなたの経営では船腹調整制度の解消に伴う引当権の消滅により船舶の担保価値がなくなって資金面から支障が出ていますか。(1つだけ選んで下さい)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新たに資金難が生じた。 2. もともと資金難であったが、よりひどくなった。 3. もともと資金難であり、特に変化したわけではない。 4. 資金難は特にない。
運輸施設整備事業団の共有制度	<p>問6 運輸施設整備事業団(旧:船舶整備公団)の共有制度を利用したことがありますか。(1つだけ選んで下さい)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 現在、共有船を保有している。 2. 過去において共有船を保有したことがある。 3. 共有船を保有したことはない。
事業の継続	<p>問7 事業の継続についてどうお考えですか(1つだけ選んで下さい)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 後継者に事業を継がせる(現在後継者あり) 2. 後継者に事業を継がせる(現在後継者未定) 3. 転廃業したいが事情があって当面はできない 4. 近いうちに転廃業する <p style="text-align: right;">} → 問10</p> <p style="text-align: right;">↓</p>
<p>転廃業の理由 (問7「事業の継続」で3~4とお答えの方のみ)</p>	<p>問8 転廃業したい理由は何ですか(複数回答)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 採算的に事業が成り立たないから 2. 年齢的に仕事が出来ないが後継者もいないから 3. 船員の確保が難しいから 4. 船齢が古くなり更新が必要だが、資金が調達できない 5. 内航海運の未来が暗いから 6. 内航海運以外の魅力ある業種に転じたいため 7. その他() <p style="text-align: right;">↓</p>
<p>当面転廃業出来ない理由 (問7「事業の継続」で3とお答えの方のみ)</p>	<p>問9 当面は転廃業出来ない理由は何ですか(複数回答)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 転廃業すると収入がなくなり生活できない 2. 転廃業しても借金が解消されない 3. 内航海運業以外の仕事ができるかどうか不安だから 4. 取引先から「やめないで」と言われている 5. 業況が改善するかもしれないので思い切れない 6. その他()

合併・協業化	<p>問10 内航海運業の活性化の方策の1つとして「合併や協業化(グループ化)による事業者の集約」が考えられます。これについてのお考えをお教え下さい。(1つだけ選んで下さい)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 他社との合併、協業化を積極的に進めたい 2. 合併は考えられないが、協業化は進めたい 3. 力があって仕事と収入を確保してくれる事業者がリードしてくれれば検討したい 4. 地域の海運組合の下で包括的な協業化を検討したい 5. 荷主やオペレーターの呼びかけがあれば検討したい 6. 今のところ考えられないが、いずれ必要となろう 7. 合併や協業化は個々の事業者の利害が一致せず無理である 8. 合併や協業化は必要ない 9. 独立性をそこなう合併や協業化はしたくない
--------	--

B. 内航海運業としての共通問題についておうかがいします。

船員問題	<p>問11 船員の高齢化と若年船員の確保難から今後の内航海運業自体の存続が危ぶまれています。こうした点に関する考え方をお聞かせ下さい。(複数回答)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 荷主や経済界にこの点を強く訴え、船員の待遇改善が図れるだけの運賃、用船料等を要求していく必要がある。 2. 船員問題からいったん内航海運の輸送力が減退して運賃、用船料等の回復を待つしかない 3. 外国人船員を導入するべきである 4. 設備の自動化等によりこれまで以上に省力化、高齢者対応を図っていく必要がある。 5. 船員資格制度の改善によって船員を確保しやすくする。 6. その他 ()
内航海運業界の取引や契約のあり方について	<p>問12 内航運送や用船の契約や取引については、あなたは何を重視しますか。(複数回答)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 長期的な観点に立った取引や契約 2. 需給の実勢に応じた運賃・用船料 3. 取引や契約の明文化 4. 運賃スケールの設定などによる運賃・用船料の透明化
船腹と運賃・用船料	<p>問13 最近、貨物船において解撤が進み、船腹が縮小しているにもかかわらず、運賃、用船料に目立った回復が見られません。主たる要因を挙げるとすれば何でしょうか。あなたの考えに近いものを1つ選んで下さい。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 荷主、オペレーターからの要請・圧力があるから 2. 現在の取引先の言うことを、他に顧客を見つけられない以上、聞かざるをえない 3. 種々のコスト削減で対応しているから 4. 船腹の縮小以上に貨物が減っているから 5. なお赤字でも経営を続けている事業者が多いから 6. その他 ()

金融問題	<p>問14 内航海運の金融についてお考えと合っているものを選んで下さい。(複数回答)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 経営改善の困難な事業者の退出促進を資金面からバックアップすべきである。 2. 金融機関には担保主義ではなく、経営の実態を見て融資する方向に転換して欲しい。 3. 一般の中小企業向けの他に、内航船舶固有の状況に対応した資金枠や保証制度が必要である。 4. 共有船方式からの転換が必要である。 5. 共有船方式の維持・拡充が必要である。 6. 証券化などによって新しい船舶金融の方式を開発する必要がある。 												
ITの活用	<p>問15 内航海運においてITを活用すべき分野としてどのようなものが重要と考えられますか。(複数回答)</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">1. 書類申請</td> <td style="width: 50%;">7. 船員の融通・リクルート</td> </tr> <tr> <td>2. 運送貨物取引</td> <td>8. 船舶の運航管理</td> </tr> <tr> <td>3. 用船取引</td> <td>9. 運賃・用船料・船舶価格等のマーケット情報の公開</td> </tr> <tr> <td>4. 船舶取引</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5. 燃料調達</td> <td>10. 港湾荷役・陸上輸送との連携</td> </tr> <tr> <td>6. 船舶機器等調達</td> <td>11. その他 ()</td> </tr> </table>	1. 書類申請	7. 船員の融通・リクルート	2. 運送貨物取引	8. 船舶の運航管理	3. 用船取引	9. 運賃・用船料・船舶価格等のマーケット情報の公開	4. 船舶取引		5. 燃料調達	10. 港湾荷役・陸上輸送との連携	6. 船舶機器等調達	11. その他 ()
1. 書類申請	7. 船員の融通・リクルート												
2. 運送貨物取引	8. 船舶の運航管理												
3. 用船取引	9. 運賃・用船料・船舶価格等のマーケット情報の公開												
4. 船舶取引													
5. 燃料調達	10. 港湾荷役・陸上輸送との連携												
6. 船舶機器等調達	11. その他 ()												
暫定措置事業について	<p>問16 内航海運船腹調整事業(S&B制度)の解消にともない既存船舶の引当権(一種の営業権)が消滅し、新しい体制への円滑な移行を図るために内航海運暫定措置事業が導入されています。この事業に関する意見を以下に自由に記入して下さい。</p>												

<p>船腹需給制度について</p>	<p>問 17 内航海運船腹調整事業（S & B制度）の解消にともない船腹の過剰や不足を調整する制度が無くなりました。この点についての評価や貴社の対応について以下に自由にご記入下さい。</p>
<p>行政の役割</p>	<p>問 18 行政の役割について何が重要だと思えますか。この点に関して自由にご意見をお聞かせ下さい。</p>
<p>海運組合について</p>	<p>問 19 現在の海運組合の体制や運営に関してご意見がありましたら以下に自由に記入して下さい。</p>

<p>内航海運の将来展望</p>	<p>問 2 0 内航海運の将来展望に関しては様々な声があります。あなたの考えに合うテーマは何でしょうか以下から選んで下さい。(複数回答)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. オペレーターとオーナーの区分の解消 2. オペレーターとオーナー毎の組合への再編成 3. 外航と同様の外国人船員の容認 4. 港湾荷役の合理化による船舶稼働率向上 5. 陸海一貫輸送による物流の合理化 6. 環境負荷の小さな内航海運の特性を生かすモーダルシフト 7. 静脈物流 (廃棄物・リサイクル品の内航輸送) 8. I Tの活用による開かれた市場づくり 9. 拡大するアジアとの輸送 (近海輸送) への進出 10. 内航海運に加え外航、造船、海上保険、港湾等の海事関連産業全体としてのレベルアップ 11. 高速輸送船 (テクノスーパーライナー等) による物流の革新 12. 大規模災害等への的確な対応力 13. 海洋、航海の技術や技能の伝承 14. 経済的規制の緩和と安全・環境など社会規制の厳格な適用 15. 海運サービスの品質向上へ向けた国際規格 (I S M) への取り組み強化 16. 荷主産業の企業や業界の垣根を越えた物流合理化への対応 17. 新しい内航船舶金融方式の確立 18. 業界組織のスリム化などによる全体としてのコスト削減 19. 小さくとも機動力ある船運の発達 20. 船員雇用の新しいシステム 21. 船員の養成と地位向上 22. 内航船舶に関連する税金・港湾利用料金等の軽減 23. 内航海運の果たしている重要な役割に対する国や国民の理解 24. その他 () 								
<p>新しい事業分野</p>	<p>問 2 1 貴社の経営が取り組む新しい事業分野として有望とお考えのものは何ですか。(複数回答)</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">1. R O R O船</td> <td style="width: 50%;">5. 船舶管理業</td> </tr> <tr> <td>2. コンテナ船</td> <td>6. 静脈物流 (廃家電等のリサイクル品や焼却・埋立廃棄物)</td> </tr> <tr> <td>3. 近海輸送</td> <td>7. その他 ()</td> </tr> <tr> <td>4. 河川輸送</td> <td></td> </tr> </table>	1. R O R O船	5. 船舶管理業	2. コンテナ船	6. 静脈物流 (廃家電等のリサイクル品や焼却・埋立廃棄物)	3. 近海輸送	7. その他 ()	4. 河川輸送	
1. R O R O船	5. 船舶管理業								
2. コンテナ船	6. 静脈物流 (廃家電等のリサイクル品や焼却・埋立廃棄物)								
3. 近海輸送	7. その他 ()								
4. 河川輸送									

自由回答	問 2 2 最後に、内航海運の将来への展望についてのあなたのご意見を自由に以下にご記入下さい。
------	---

C. フェースシート

最後に貴社（貴殿の）の経営の現状についておうかがいします。集計結果を分析する際に重要となりますので必ずお答え下さい。

事業種類	<p>F 1 貴殿、貴社の内航海運業の業態は、下のどれに当てはまりますか。（1つだけお選び下さい）</p> <p>1. 内航運送業（オペレーター）専業</p> <p>2. 内航貸渡業（オーナー）専業 → 1. 船主船長 2. それ以外</p> <p>3. 内航運送業と貸渡業の兼業</p>
貨物船・タンカー	<p>F 2 使用船舶についての貨物船、タンカーの別（1つだけお選び下さい）</p> <p>1. 貨物船が主である。</p> <p>2. タンカーが主である。</p>
開設年	<p>F 3 内航海運事業を開始された年は</p> <p>1 9 <input type="text"/> <input type="text"/> 年</p>

従業員人数	<p>F 4 従業員の人数と平均年齢をお答え下さい。</p> <p>(従業員人数)</p> <p>船員(家族) ()人</p> <p>船員(雇用) ()人</p> <p>陸上要員 ()人</p> <p>合計 ()人</p> <p>平均年齢 ()歳</p>
-------	--

(以下のF5～F9はオペレーターの方のみお答え下さい。オーナーの方はF10へ。)

使用船舶	<p>F 5 使用中の船舶についてお答え下さい(トリップチャーターを除きます)。</p> <p>隻数 合計総トン数 平均船齢</p> <p>所有船舶 ()隻 ()トン ()年</p> <p>借入船舶 ()隻 ()トン ()年</p>
借入運航船の形態(前問で借入船舶ありとお答えの方のみ)	<p>F 6 借入運航船の契約形態、契約期間、増減をご記入下さい。</p> <p>隻数 平均契約期間</p> <p>定期用船 ()隻 ()年</p> <p>裸用船 ()隻 ()年</p> <p>運航委託 ()隻 ()年</p>
借入先との関係(前々問で借入船舶ありとお答えの方のみ)	<p>F 7 船舶の借入先との関係についてどうお考えですか(1つだけお選び下さい)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. これまで特定社との長期的・継続的關係が中心であり、今後も同様の關係を維持したい。 2. これまで特定社との長期的・継続的關係が中心であったが、今後は条件次第で借入先を変えたい。 3. 既に長期的・継続的關係は解消している。 4. 今後はこれまでより長期的・継続的關係を築きたい。
荷主との関係	<p>F 8 荷主との關係は次のどちらに近いですか。(1つだけお選び下さい)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 資本關係、人事などで特定の荷主とのつながりが強い。 2. 独立して事業を展開している。 <p>F 9 荷主との關係についてどうお考えですか(1つだけお選び下さい)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. これまで特定の荷主との長期的・継続的關係が中心であり、今後も同様の關係を維持したい。 2. これまで特定の荷主との長期的・継続的關係が中心であったが、今後は条件次第で荷主を変えたい。 3. 既に長期的・継続的關係は荷主との關係はない。 4. 今後はこれまでより長期的・継続的關係を荷主との間に築きたい。

(送付の際、添付した依頼状)

平成13年2月吉日

組合員各位 殿

内航海運組合総連合会

会長 四宮 勲

内航海運ビジョン・アンケート調査への協力依頼について

貴下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

内航海運は、産業基幹物資の大半を輸送するなど国内物流の大動脈として引き続き物資の安定輸送への貢献を求められており、さらに近年では、環境にやさしい輸送手段としての役割についても期待が寄せられております。

ところが、内航海運業界は、長期にわたる日本経済の低迷と、船腹調整事業の解消、荷主による輸送合理化の進捗などにより、経営環境が激変し、苦しい経営を余儀なくされております。

こうした時代の転換点に当たり、総連合会では、内航海運業の事業者、関連業界、国民の意向や期待を踏まえながら、内航海運業のあるべき将来像とそこへ到達するための方策を研究する事業を財団法人国民経済研究協会に委託して実施しております。

この度、同協会では、上記研究事業の一環として、内航海運事業者に対するアンケート調査を実施することになりました。組合員各位には、お忙しいところ誠に恐縮ですが、我が内航海運の将来を切り開く一助となるこの調査に、是非、ご協力のほどお願い申し上げます。