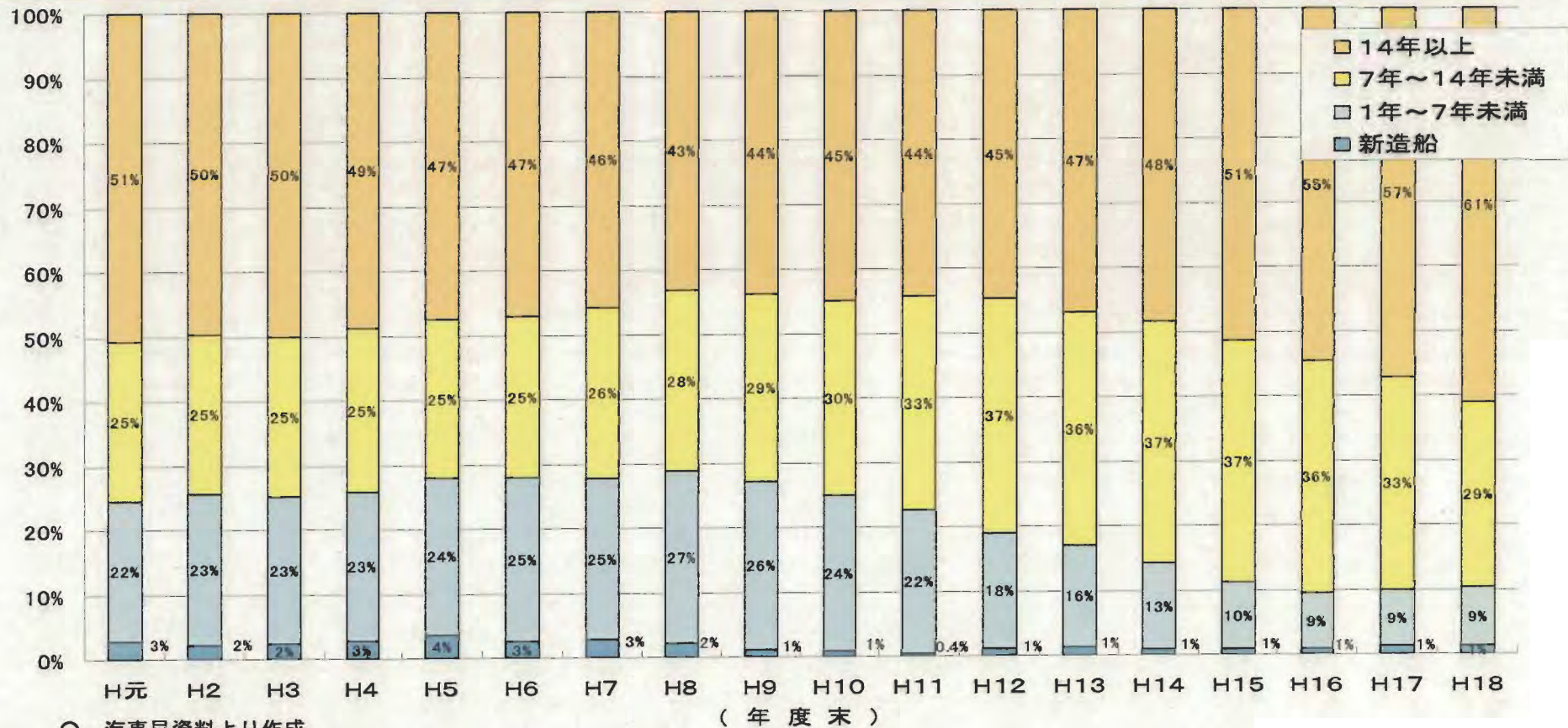


# 船舶の少子高齢化と代替建造

## ○内航船舶の今後の建造量の見通し

バブル経済の崩壊後、船舶の代替建造(新造船の建造)が進まなかったが、船齢14年以上の法定耐用年数を超える老朽船は全体の6割以上に達しており、代替の必要性が増大。



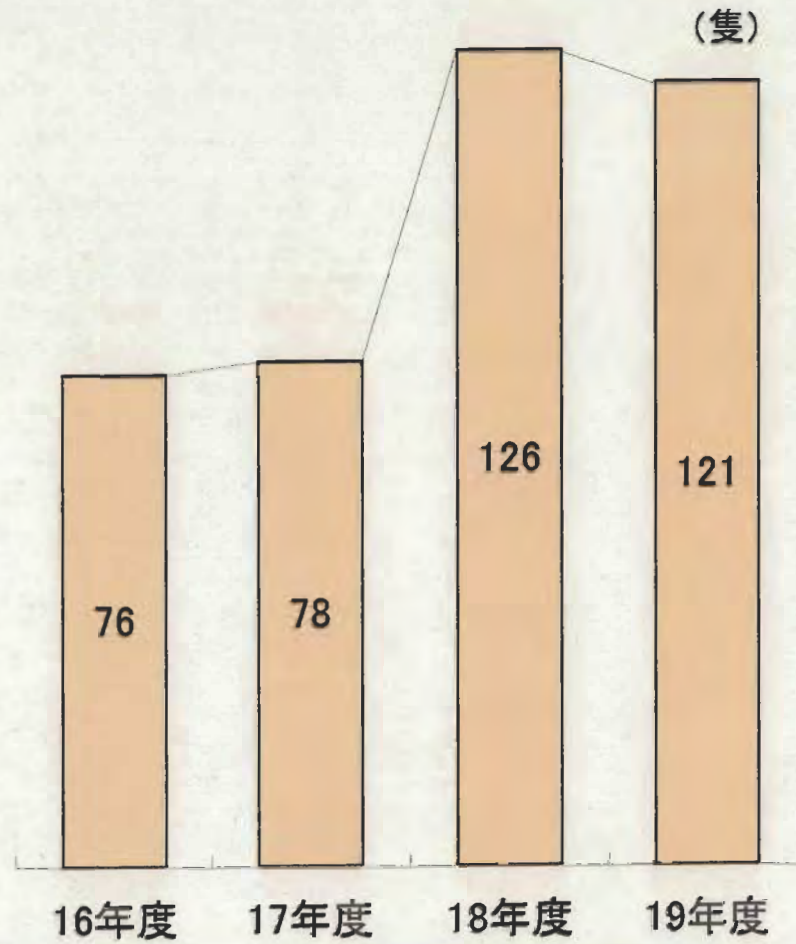
○ 海事局資料より作成

注：ここでいう新造船とは、船齢0歳船をいう。

(参考) 内航船舶建造申請の推移

H17年度 80隻(75,446G/T) , H18年度 127隻(137,025G/T) , H19年度 121隻(130,417G/T)

# 内航船舶の建造申請状況

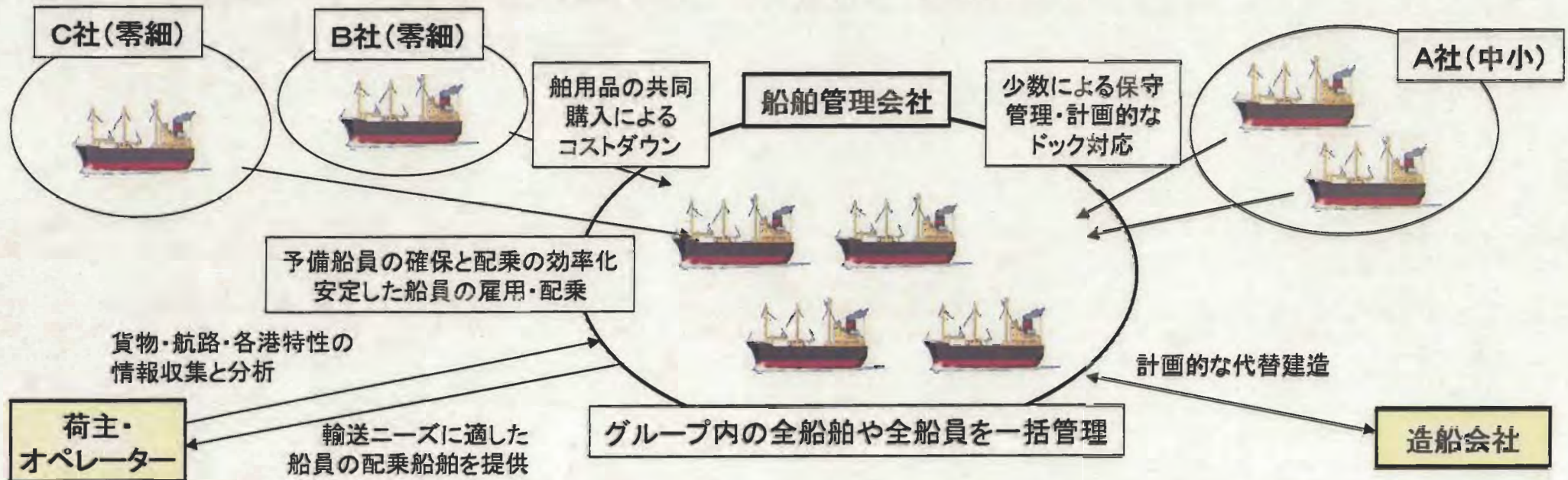




# グループ化と船舶管理会社への共同外注化

## 船舶管理会社を活用したグループ化

1. 内航海運事業者は、船舶の保持・安全管理、船員の配乗・教育等を船舶管理会社へ一元化して外注委託
2. 船舶管理会社…事業者から請け負って、様々なサービスを提供 → 現在8社設立



## 船舶管理会社を活用したグループ化の特徴と長所

- ・グループ化しても個々の会社は残る。(一国一城の主のまま。)
- ・必要と考えている業務についてのみグループとして取り組むことが可能。

緩やかな  
グループ化  
の形態

## グループ化の長所

- ① 船員規模の拡大による若年船員の確保の容易化
- ② 船舶の保守管理、船用品の共同購入によるコストダウン
- ③ 規模拡大による専門家配置、予備船員の確保の容易化
- ④ 荷主ニーズとグループ内の情報の一元管理による船舶の提供・船員配乗のサービス、ニーズに対応する安全確保水準の向上
- ⑤ コストの外部化に伴う経営の近代化
- ⑥ 計画的な代替建造の推進(造船所との交渉力の向上)