

低炭素型社会に貢献する物流体系のグリーン化に向けて
 (長距離フェリーの役割とその課題について)

日本長距離フェリー協会

CO₂排出量25%削減の達成と経済成長を両立するためには、今行われているあらゆる経済活動をグリーン化させ、低炭素型社会を構築していくことが大きな課題であり、経済を支える物流をグリーン化するためには、トラック輸送から海運や鉄道へのモーダルシフトを推進し、バランスのとれた物流体系を整備することが必要です。

1. 長距離フェリーの特徴

- ① 船舶による輸送は、同一貨物を輸送した際のCO₂排出量が営業用トラックの約4分の1であるなど環境に優しい輸送モードである一方で、近年大幅に輸送量を低下させています。

年度	事業者数	航路数	フェリー隻数	トラック+乗用車+バス他計(千台)		旅客人員(千人)	
					指数(平成6年度を100)		指数(平成6年度を100)
昭和49年度	18	27	57	1,821		5,354	
昭和59年度	16	22	52	1,766		4,088	
平成6年度	14	23	63	2,511	100	4,494	100
平成16年度	13	22	53	2,456	98	3,346	74
平成17年度	13	21	51	2,478	99	3,264	73
平成18年度	13	21	51	2,418	96	3,083	69
平成19年度	13	18	47	2,269	90	3,028	67
平成20年度	11	17	45	1,985	79	2,657	59
平成21年度	10	16	40	1,807	72	2,344	52

年間約180万台の車両、約240万人の旅客輸送。事業者数、航路、旅客人員、台数大幅減少中

- ② 長距離フェリー協会は、RORO船社など内航海運事業者や荷主等と連携し、エコシップマークの普及・啓蒙活動、海上モーダルシフト貢献企業の表彰などの事業を通じ、モーダルシフトの促進に向け努力しています。

2. モーダルシフトの更なる推進に向けて

モーダルシフトの有力な受け皿であるフェリーを消滅させないよう、高速道路料金の設定にあわせ、自助努力による競争力強化と、必要な支援措置の確保が最大の取組課題であり、二酸化炭素25%削減へ向け引き続き貢献して行きたいと考えています。そのためには、まず、交通基本法の重要な柱としてモーダルシフトを位置付けて頂くとともに、必要な支援措置を行う旨を明記して頂きたいと思えます。具体的な支援の要望としては、以下のとおりです。

- ① トラックの陸上走行からフェリー利用へのシフトを促す利用促進策の創設（荷主への義務づけや「物流エコポイント」など経済的支援等）
- ② フェリー運賃引下げのため、輸送コスト低減に資する予算・税制上の施策の創設（船舶資本費負担の軽減に加え、維持管理費負担の軽減等）
- ③ 地球温暖化対策税を導入する場合には、諸外国のように海上輸送を課税免除するなどモーダルシフト推進策を盛り込むこと

3. 高速道路料金制度について

総合的な交通体系構築の見地から、公共交通機瀾の存続が困難になったり、物流体系のグリーン化に逆行する逆モーダルシフトが発生したりすることがないように、高速道路の無料化実施時期の延期や無料化する範囲の限定・縮小、上限料金制度における「大型車」の上限料金の引き上げ（5000円→10000円）をお願い申し上げます。