

内航海運行政を巡る 最近の動向について

国土交通省海事局内航課
平成21年4月27日



内航海運・フェリーにおける現状と課題について

- 内航海運・フェリーについては、その業態によって特徴が異なる。
- また、燃料油高騰、景気低迷や、高速道路料金引下げの影響など、内航海運・フェリーを巡る環境は大きく変化。

現状と役割

(内航海運)

- 国内物流の約4割、鉄鋼・石油・セメント等産業基礎物資の約8割を担う。
- 陸上輸送機関での代替が困難。

(フェリー)

- 年間約2400万人、1000万台の車両を輸送。
- モーダルシフトの受け皿。
- 地域の生活航路、災害時緊急輸送の受け皿としての側面。

課題

- 船舶の老朽化、船員の高齢化が進む。
- 一杯船主が多数を占め、産業構造として非効率。
→環境、競争力強化、安全といった課題に対応できていない。

- 高速道路料金引き下げによりコスト競争力低下。
- 航路によっては、その維持すら困難。

競争力強化の視点

- 省エネ・コスト削減対策の推進。
- 産業構造の改善による競争力の強化。

- 省エネ・コスト削減、産業競争力強化は上記と同様。
- 環境変化の影響がより大きい。
- 地域生活航路の維持。

業態に応じた課題の整理

○省エネ・コスト削減、産業構造の改善、地域航路維持のそれぞれの検討の視点について、業態により解決すべき課題は異なる。施策の検討に当たっては、こうした点も踏まえた検討が必要。

省エネ・コスト削減

産業構造の改善

地域航路維持

内航海運

○当面の不況による過剰船腹問題。
○これにより、老齢船の処理が遅れる懸念。

○船舶の老朽化、船員の高齢化問題。
○「一杯船主」が多数を占める産業構造が慢性的な課題。

フェリー

○老朽船が多く、環境性能に劣る船舶が多数。

○陸上輸送に対する競争力強化、モーダルシフト対策の強化。
○業界再編の促進
○フェリーのRORO船化など、現状を踏まえた規制のあり方の検討。

○地域における航路の位置づけの整理、地域活性化対策との連携の促進。
○将来的なサービスのあり方の検討。
(短距離フェリー)

(参考) 今までの施策の取組みについて

省エネ・コスト削減、産業構造の改善、地域航路維持の視点から、今まで行ってきた取組みは以下のとおり。

省エネ・コスト削減

内航海運

- 環境性能の高い船舶への建造支援(SESの導入支援、特別償却制度など)
- 省エネ改造・省エネ運航に対する支援

フェリー

- エコシップマーク表彰
- 荷主と協働して行う取組みへの支援

産業構造の改善

○暫定措置事業の実施

○グループ化の促進

○機構の共有建造方式を用いた代替建造の促進

地域航路維持

○地域公共交通の維持・活性化に向けた支援