

内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について
- 競争基盤の形成及び次世代技術革新の実用化のあり方について -
(中間報告骨子案(たたき台))

1. はじめに

- ・内航海運は、国内貨物輸送量の約4割を占める基幹的輸送モードで、物流コストの低減、CO₂削減、労働力不足問題等を解決する潜在力を有する。
- ・国土交通省では、平成14年4月に「次世代内航海運ビジョン～21世紀型内航海運を目指して」をとりまとめ、現在実施に向け取り組み中。
- ・内航海運の活性化のためには、競争的事業環境の創出 社会的規制の見直し 適正な競争基盤の形成 新技術の開発・普及を4本柱として総合的に取り組む必要。
- ・今回はこれらのうち 競争的事業環境の創出 新技術の開発・普及について中間報告。

2. 物流効率化要請の高まり

- (1) 物流の効率化・・・物資の大量輸送による物流コストの低減。
- (2) CO₂排出抑制・・・1トンキロ当たりのCO₂排出量は自動車1/5。
- (3) 労働力の効率化・・・1人当たりの輸送トンキロは3.7倍。

3. 内航海運活性化に向けた環境整備の必要性とその方向性

- ・内航海運の利用が進まない要因としては、端末輸送を含めた輸送時間全体の長さ、運賃コストが大きいこと等があげられる。
- ・これら要因の解消のため、事業規制や社会的規制の見直しを行うほか、良質な輸送サービスのための船舶建造の環境整備、新技術の開発普及による効率的サービスの構築の検討が必要。

4. 内航海運活性化に向けた課題

- (1) 物流効率化要請の高まり
国際競争の激化等を受けて産業界からの物流効率化の要請が高まっている。
- (2) 内航船の投資負担の重さ
固定資産比率及び負債比率は全産業の5倍、トラック事業者の4倍。
- (3) 現下の厳しい経済情勢及び老朽船割合の上昇に伴う問題
厳しい経済情勢等により、老朽船比率が上昇。これが続くと環境への悪影響等の可能性。

- (4) 船員問題への対応
将来的な船員不足が懸念されるとともに、労働環境の改善への取組みが求められている。
- (5) 環境保全に対する要請の高まり
京都議定書の目標年限（平成 20 年度から平成 24 年度まで）が迫っている。
海洋環境保全の観点からの老朽船タンカーやシングルハルタンカーに対する規制強化の動きが加速している。

5. 内航海運の活性化方策の基本的考え方(1.の 、 に対応)

- (1) 内航海運がその社会的意義を果たしていくために、国は、従来から、事業規制、社会的規制、船舶共有建造制度や税制上の特例措置等の環境整備を実施。
- (2) 現在は、事業規制の見直し等による内航海運活性化を図っているところ。また、荷主の意識にもモーダルシフトが浸透。
- (3) 内航海運が荷主を含め社会の様々な要請に的確に対応していくためには、事業の基本である船舶を近代化・高度化されたものへ計画的に代替していく必要がある。しかし、現状においては、モーダルシフトの積極的な展開や安全及び海洋環境の保全の面で適切な輸送サービスの提供など、内航海運に対する社会的要請に対応することが困難。
- (4) 新造建設の際には、環境保全や安全性の向上、コストの面でブレークスルーをもたらすような技術開発を実用化・普及に向けていくための支援も考慮する必要がある。

6 具体的な施策の展開(1.の 、 に対応)

- (1) 船舶共有建造制度の活用と工夫
船舶共有建造制度の活用と工夫を通じた内航船建造促進方策について検討する必要がある。

[船舶共有建造制度]

内航海運事業者の申し込みにより、運輸施設整備事業団と事業者が財政融資資金等の長期・固定で低利な資金を活用して政策課題に適合する船舶を共有建造(事業団の分担割合：7～9割)

- (2) 内航船の新技术の開発・普及方策
内航海運が諸課題を解決するためには、以下の新技术の開発・普及に取り組んでいく必要がある。また、これにより、我が国で建造される船

船の技術競争力の強化にも貢献することが期待される。

スーパーエコシップ

できるだけ早期に実証試験を開始し、実用化、普及を進めていく必要がある。普及に関しては、必要に応じ支援等を検討していく必要がある。

高度船舶安全管理システム

内航船の安全性及び信頼性並びに運航効率の向上を図っていくため、本システムの導入・普及が円滑に進むような方策を検討していく必要がある。

環境対応型新技術

大気汚染防止対策に係る MARPOL 条約附属書 VI の発効が迫っていることやその先の環境規制強化への円滑な対応を図っていくため、当該技術の開発及び導入・普及について検討する必要がある。

7. 期待される効果

(1) 内航海運業の競争力及び体質の強化

利用者ニーズに適合し、かつ、政策課題に対応した船舶の建造促進を通じた内航海運業界の競争力及び体質の強化を実現。

(2) 物流の効率化

内航船舶の活用により物流コストの低減、労働力不足対策に資する。

(3) CO₂の排出量の削減

内航船舶へのモーダルシフトの推進や新技術の実用化により CO₂ 排出量の削減を図る。

(4) 海洋汚染の防止

船舶共有建造制度を利用したダブルハルタンカー等の建造の促進により海洋環境保全を確保。

8. 施策を進めるにあたっての留意事項

(1) 成果（アウトカム）の重視等政策評価の実施

(2) 内航海運事業規制、社会的規制の見直しと一体となった総合的な取り組み等

内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について 競争基盤の形成及び次世代技術革新の実用化のあり方について

内航海運

我が国経済活動及び国民生活を支える基幹的輸送機関

【社会的意義】 大量輸送能力による物流の効率化(物流コスト低減)



地球温暖化物質(CO₂)の排出抑制に貢献



少子高齢化による将来の労働力不足を解消

課題

物流効率化

重い投資負担

船舶の老朽化

船員確保

環境対策

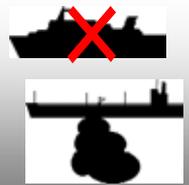
(1)地球温暖化対策

(2)シングルハルトンカー規制 等

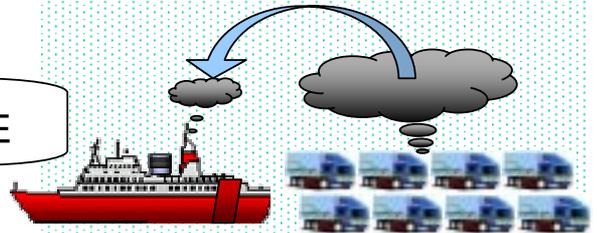
中小企業

不況

- ・物流コスト増加
- ・代替建造の停滞
- ・老朽船による事故
- ・若年船員の不足
- ・海洋汚染等の発生



モーダルシフトの必要性



適正な競争基盤の形成

・船舶共有建造制度の活用と工夫

次世代技術革新の実用化

・次世代内航船(スーパーエコシップ)実用化

・高度船舶安全管理システム

・環境対応革新技術

事業規制の見直し

許可制 登録制

オーナー、オペレーター区分撤廃

社会的規制の見直し

船員配乗の見直し

船員派遣制度の創設 等

物流の効率化・二酸化炭素排出量の削減・海洋汚染の防止

物流の大動脈として21世紀の我が国経済の発展に寄与