

1 環境特性を生かしたモーダルシフトの推進

内航海運は、国内貨物輸送の43.4%（平成24年度、トンキロベース）を担っているほか、鉄鋼、石油、セメント等の産業基礎物資についてはその8割を輸送する等、我が国経済活動を支える基幹的な物流産業である。また、大量輸送が可能であるとともに、CO₂排出原単位が営業用トラックの約5分の1であるなど、輸送効率が良く、環境性能に優れた輸送手段であり、我が国にとって必要不可欠な社会基盤インフラであると言える。とりわけ、フェリー事業等は地域の足としての役割に加え、モーダルシフトを推進する物流体系の面においても、環境適応型社会の構築に向けて不可欠な輸送機関である。

例えば、ある荷主企業・物流事業者は、福岡県から千葉県までの輸送において、トラック輸送からフェリー輸送にモーダルシフトすることにより、3,214トン/年（削減率53.2%）のCO₂排出量の削減に成功している。また、最近ではトラックドライバー不足を背景として更なる利用促進の機運が高まっている。

このため輸送効率がよく、環境にやさしい輸送モードである船舶がより選択される環境を整えるべく、予算や税制措置を講じ、モーダルシフトに向けた取組みを推進している。

【2014年度予算】

- モーダルシフト等推進事業として0.4億円（物流関係者で構成される協議会がモーダルシフト等推進事業計画を認定し、事業に要する経費の一部を補助）
- 環境省の「低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援基金」により、国土交通省連携事業として、物流事業者、荷主等が連携して実施するモーダルシフトを促進するため、必要となる設備導入経費（トラクターヘッド、シャーシ等）について補助するなどの「物流の低炭素化促進事業（94億円の内数）」

物流の低炭素化促進事業

【イメージ】
・シャーシを導入し、トラックから船舶にモーダルシフト

【補助対象】
・設備導入経費（トラクターヘッド、シャーシ等）

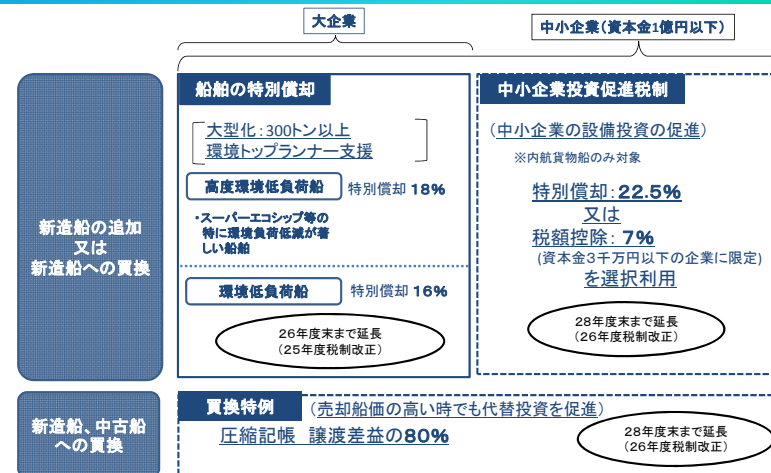
【補助率】1/2



【2014年度税制改正】

- 老朽化した船舶の代替建造を促進し、環境負荷の少ない船舶の普及を支援
- 環境負荷低減に資する船舶に係る買換特例（圧縮記帳 80%）の3年間延長
- 中小企業投資促進税制（内航貨物船）（特別償却30%又は税額控除7%）の3年間 延長

内航船舶の代替建造等を支援する税制措置



更に、海運事業者、荷主事業者が一体となって海上輸送へのモーダルシフトの更なる推進を図るため、海上輸送へのモーダルシフトに対して貢献が認められる荷主企業にエコシップマークの使用を認める（2年間）とともに、海事局長による表彰を行っている。エコシップマークは、地球環境に優しい海上貨物輸送を一定以上利用している荷主、物流事業者が環境に優しい企業として分かるマークとなっている。今後も、エコシップマークの普及を通じて、海上輸送へのモーダルシフトへの「見える化」の促進を図っていく。

エコシップマークの認定基準、認定事業者数の推移

- 認定基準
原則100km以上の航路（沖縄、離島、青函航路を除く）において、
 - ・ 海上貨物輸送量（トンキロ）20%以上を利用した者
 - ・ 前年度に比べ、海上貨物輸送量（トンキロ）のシェアが10%以上改善した者
 - ・ 海上貨物輸送を利用してCO₂排出量を10%以上削減した者

- 認定事業者数の推移
 - <平成20年度> 荷主：12者、物流事業者：13者
 - <平成21年度> 荷主：15者、物流事業者：17者
 - <平成22年度> 荷主：23者、物流事業者：27者
 - <平成23年度> 荷主：13者、物流事業者：17者
 - <平成24年度> 荷主：10者、物流事業者：14者
 - <平成25年度> 荷主：9者、物流事業者：10者

なお、エコシップマーク制度や認定事業者の詳細については以下のURLをご覧ください。
<http://www.ecoship.jp/index.html>



エコシップマーク

国内最大船型 400TEU型 コンテナ船「さがみ」就航

2013年11月、当社は国内最大船型の400TEU型コンテナ専用船「さがみ」を京浜～東北・苫小牧航路に就航致させました。本船は、従来型内航コンテナ船の約2倍の輸送能力を持ち、甲板上には45フィート型コンテナの積載も可能です。本船には、さまざまな特徴があり、推進性能追求の為に、可変ピッチプロペラ及びプロペラボスキャップフィン(PBCF)を装着して燃費効率をアップしています。

最大の特長は、航海支援用に「高度船舶安全管理システム」(HANASYS EXPERT)を搭載していることです。主機のデータをインターネット回線を介して24時間陸上から監視することによって異常の早期発見や故障の未然防止を図ると同時に、整備費用の削減や機関員配乗の削減を可能としました。井本商運は、本格的な集荷体制を整え、輸出入フィーダー貨物と国内貨物(動脈・静脈)の共同幹線輸送を可能にすることを目指し、我が国流通のさらなる省エネ化、低コスト化、多ルート化に寄与していきます。



井本商運(株)
運輸部船舶課
課長代理
金井 文男

ブリッジに備え付けられたライブカメラ



事務所のパソコンやスマホから、航海状況や荷役状況がリアルタイムにモニタリングできます。

船室は15部屋。全て13㎡以上、大型薄型TV、洗面所完備。各階にシャワー室、洗濯室、トイレを配置。無線LAN配線により、船内のどこでもインターネット接続が可能です。



エコねんびシステムで、エンジン状態・燃費などがモニタリングできます。



乗組員は料理専任の司厨長が作った心尽くしのディナーを頂くことが出来ます。



2 船舶管理会社を活用したグループ化の促進

内航海運は所謂「一杯船主」と呼ばれる保有船舶が1隻のみの船主を含めた中小零細事業者が99%を占めており、厳しい経営環境のなかで内部留保が十分に確保されていない事業者も多い。このため、内航海運における船舶の老朽化が進んでおり、老朽化の割合が7割を超えるなど、安全・環境面での影響や効率性の低下が懸念されているところである。一方で、内航海運の競争力強化、持続可能なサービスの確保を実現するためには、内航海運事業者の競争力を高め、その零細性を克服することが必要である。この零細性の克服に対する方策のひとつとして、船舶管理会社を活用したグループ化の取り組みを支援している。

多くの内航海運事業者は、船舶管理会社が業務として行っている船舶の保守管理や船員の雇用・配乗等の業務を事業主自らが行っている状況であるが、これらの業務を船舶管理会社に委託できるような環境整備を進めてきたところである。2012年7月に「内航海運における船舶管理業務に関するガイドライン」(以下「ガイドライン」という。)を策定し、内航海運分野における船舶管理業務に関して、その定義や満たすことが望ましい基準を具体的・体系的に示し、内航海運における船舶管理会社設立の指針を示した。また、2013年4月に内航海運事業者が船舶管理会社の活用を検討する際の判断基準となる考え方を示した。同年2月に地方運輸局等に船舶管理会社相談窓口の設置やセミナーの開催を通じた情報発信等を行っている。

これらの取り組みにより、内航海運事業者が船舶管理会社を活用しやすい環境を整備し、スケールメリットを活かした管理コストの削減や効率的な人材育成等を図り、内航海運の競争力強化及び活性化の実現を目指しているところである。

船舶管理会社を核とするグループ化・集約化の取り組みを推進することにより、①スケールメリットを活かした管理コストの削減、②効率的な人材育成等を図る

