# 第3章 内航海運・内航フェリーの 活性化

## 第1節 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43.9% (2013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、CO。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、モーダルシフトの受け皿として、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、 福岡県から和歌山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、3,942トン/年(削減率62,2%)のCO<sub>6</sub>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増の 機運が高まっている。

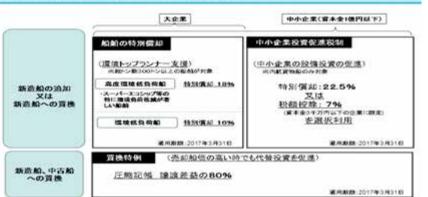
このような内航海運が、今後とも安定的な輸送を確保し、物流の大動脈としての 役割を発揮するため、国際的な慣行となっているカボタージュ制度を維持するとと もに、輸送効率がよく、環境にやさしい輸送モードである船舶がより選択される環 境を整えるべく、予算や税制措置を講じ、モーダルシフトに向けた取組みを推進し ている。

#### 【2015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

■ 船舶に係る特別償却制度の2年間延長

# 内航船舶の代替撤進等を支援する税制措置 大企業



### 【2015年度予算】

- ■モーダルシフト等推准事業として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)
- ■国土交通省連携事業として、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、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(73億円の内数)」

## 物流の低炭素化促進事業(モーダルシフト促進事業)

中距離・長距離輸送の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)の一部を補助 (補助率:1/2)



また、荷主企業や消費者に対する普及啓発を図る観点から、海上輸送へのモーダ ルシフトに貢献する荷主企業及び物流事業者を選定し、地球環境に優しい海上輸送 を一定以上利用している企業であることを消費者に対してPRすることができる 「エコシップマーク」の使用を2年間認めるとともに、特に貢献度の高い優良事業 者に対しては海事局長による表彰を行っている。更に、海上輸送へのモーダルシフ トの推進にあたって、荷主企業の海上輸送に対する理解増進は重要であるため、各 地域において荷主企業等を対象とした相談会を実施している。今後もこれらの取組 を通じて、海上輸送へのモーダルシフトの更なる推進を図っていく。

## エコシップマークの認定基準、認定事業者数

#### 〇 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
- ・海上貨物輸送を利用してCO。排出量を10%以上削減した者
- これまで(2008年度~2014年度)の認定事業者数 荷主:94者、物流事業者:110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をご覧下さい。

http://www.ecoship.ip/index.html



エコシップマーク

第3章

## (コラム) 旅客でもモーダルシフト???

もうすぐ幼稚園の夏休みで、 孫の顔が見たいから帰省してらっしゃい。





う一ん、帰りたいけど。。。 横浜から尾鷲(紀伊半島の南部)までは 時間も交通費もかかるから帰省するの は大変だな。。。

尾鷲まで車で来るのが大変だったら、 みんなで鳥羽に集合しない? 鳥羽だったら、水族館もあるし家族サー ビスには最適よ。しかも、伊良湖から鳥 羽まではフェリーが使えるわよ。

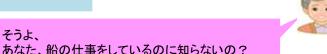


※車での通常の総距離:約500km(約8時間)

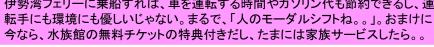


フェリー???

そうよ、



伊勢湾フェリーに乗船すれば、車を運転する時間やガソリン代も節約できるし、運











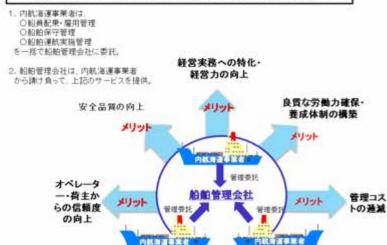
## 第2節 船舶管理会社を活用したグループ化の促進

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 事業者が95.2%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齢化が進んでおり、 船齢14年以上の船舶の割合が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組を支援している。

多くの内航海運事業者は、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月に内航海運における船舶管理会社のガイドラインへの適合性を評価する 手法を導入し、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。更に2013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促進することにより 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。



第3章