

第 2 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

(1) モーダルシフトにおける内航海運

内航海運は、国内貨物輸送の44.1%（2014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輸送機関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ものである。

例えば、ある荷主企業・物流事業者は、兵庫県から福岡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、830トン/年（削減率63.1%）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。

(2) モーダルシフト推進のための取組

① 予算・税制措置

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。

【2016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物流総合効率化法に規定する総合効率化計画を策定するための経費及び同計画のうち認定を受けたものに基づくモーダルシフト等の事業に要する運行経費の一部を補助）

■環境省・国土交通省連携事業「物流分野におけるCO₂削減対策促進事業」の内、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「モーダルシフトの促進等による低炭素型物流システム構築事業（37億円の内数）」

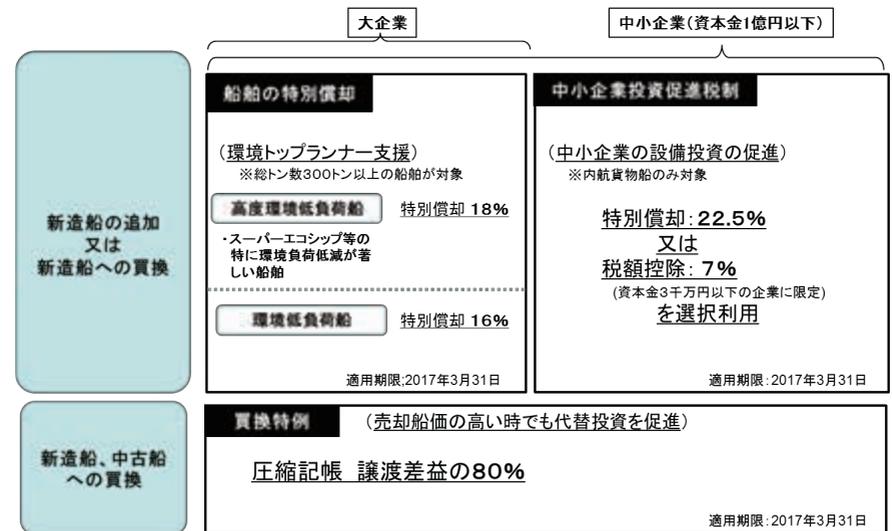
モーダルシフトの促進等による低炭素型物流システム構築事業（鉄道・海上輸送への転換促進事業）

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）



【税制】

良質な海上輸送サービスを持続的に提供していくにあたり、老朽化した船舶の代替建造を促すとともに、環境負荷の少ない船舶の普及を図るため、以下のような税制の特例措置を講じている。



② エコシップマークの活用

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

- 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
- これまで（2008年度～2015年度）の認定事業者数
 - 荷主：105者、物流事業者：122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>



第2節 事業環境の活性化に向けた取組

(1) 船舶管理会社を活用したグループ化の促進

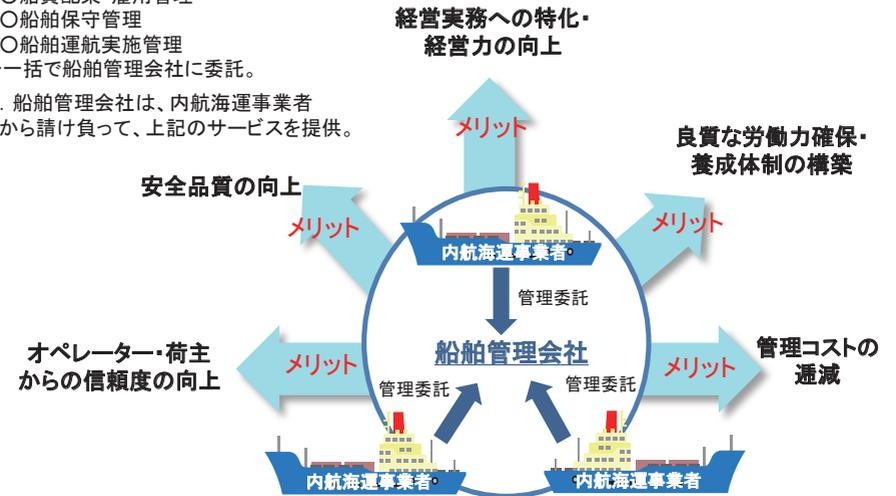
内航海運は所謂「一杯船主」と呼ばれる保有船舶が1隻のみの船主を含めた中小零細事業者が99%を占めており、厳しい経営環境のなかで内部留保が十分に確保されていない事業者も多い。このため、内航海運における船舶の老朽化が進んでおり、老朽化の割合が7割を超えるなど、安全・環境面での影響や効率性の低下が懸念されているところである。一方で、内航海運の競争力強化、持続可能なサービスの確保を実現するためには、内航海運事業者の競争力を高め、その零細性を克服することが必要である。この零細性の克服に対する方策のひとつとして、船舶管理会社を活用したグループ化の取組を支援している。

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。

1. 内航海運事業者は、
 - 船員配乗・雇用管理
 - 船舶保守管理
 - 船舶運航実施管理
 を一括で船舶管理会社に委託。
2. 船舶管理会社は、内航海運事業者から請け負って、上記のサービスを提供。



(2) 内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会

①設置の背景

事業環境の活性化に向けた取組を促進しているものの、未だ、内航海運においては船舶と船員の2つの高齢化、中小企業者が多数を占める脆弱な経営基盤への対応など、様々な課題が山積している。

これらの課題に対し、2015年7月の交通政策審議会海事分科会基本政策部会取りまとめにおいて、「新たな環境への適応を見据え、どのように効果的な解決へとつなげていくことができるか、行政や事業者団体等の関係者間で議論・整理を行い、取り組むべき方向性を検討することが必要」との方向性が示された。

②検討の方向性

こうした背景を踏まえ、概ね10年後の内航海運の姿も見据え、これまでの取組の延長線上に留まらず、あらゆる観点から、今後の内航海運のあるべき姿と、それに向けて関係者が取り組むべき方向性について、内航海運事業者、荷主、有識者等の幅広い関係者の忌憚のない議論を通じて検討することを目的とし、2016年4月に「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」を設置し、2016年7月までに3回にわたって議論を重ねた。

特に、第3回までの検討会の議論においては、内航海運業界及び関係者との意見交換等を通じて、既に明らかになっている課題について、早急に着手すべき取組を議論した。

具体的には、内航海運業界及び関係者との意見交換等において提示された問題意識を踏まえ、検討すべき課題を次の5つに区別して設定して、議論を行ったところである。

1. 産業構造強化
2. 船員確保育成
3. 船舶建造
4. 業務効率化
5. 需要獲得

これらの第3回までの検討会での議論を踏まえ、まずは、早急に着手すべき取組について、2016年7月、その結果を中間取りまとめとして整理したところである。



本検討会では、委員から、

- 事業者間の適正な運賃・用船料の收受関係の構築を目指すことが必要ではないか
- 船員の確保・育成について、取組をさらに充実させるとともに、将来的に必要な船員数を十分に見定めて議論を継続することが必要ではないか
- 業務効率化や陸上支援等に効果的な設備・機械等の導入により、運航や荷役作業の効率性を高め、船員の業務効率化、労働軽減を図ることが必要ではないか

など、内航海運の活性化に向けて、それぞれの立場から、内航海運における経営状況、船員確保等に係る現状認識や現場が抱えている課題、それらを取り巻く事業環境等についての意見が示された。

③今後に向けて

今後、中間取りまとめの内容を踏まえて、各取組の具体化を進めていくとともに、検討会としては、内航海運が安全・良質な輸送サービスを持続的に提供し、我が国経済社会・国民生活を支える輸送主体として将来に希望を持って発展し得るよう、概ね10年後の社会経済情勢の見通しを踏まえた内航海運業界のあるべき姿について、議論を深めていくこととしている。

新造船でモーダルシフトを促進！

モーダルシフトの受け皿として重要な役割を担うフェリーですが、モーダルシフトの本場でもある関西と九州を結ぶ航路において、昨年続々新造船が投入されました！そこで、少しでも最新のフェリーについて紹介したいと思います。

阪九フェリー(株)「ひびき」



【ドライバーズルーム】 【ドライバー用コインランドリー】

【船舶要目】

- ・総トン数 15,897t
- ・旅客定員 643名
- ・トラック 277台

【モーダルシフトmemo】

- ・トラックの積載台数を大幅増強
- ・省エネ設備の充実による燃費性能を改善
- ・トラックドライバーに対する設備の充実

(株)名門大洋フェリー 「フェリーおおさかⅡ」



【ドライバーサロン】

【船舶要目】

- ・総トン数 14,920t
- ・旅客定員 713名
- ・トラック 146台

【ドライバールーム】

これらの新造船では輸送機能が強化され、一度の航海で輸送できるトラックの台数は既存船に比べて約1.3倍となっています。また、フェリー自体の燃費性能を向上させることにより、環境性能に優れた輸送手段としての魅力が一層増しています。

加えて、モーダルシフトの主なターゲットであるトラックドライバー向けに船内設備の充実も図られており、今後もトラック事業者の利用増が期待されます。

国土交通省としては、今後も代替建造を行う事業者を支援し、モーダルシフトの促進に努めていきます。