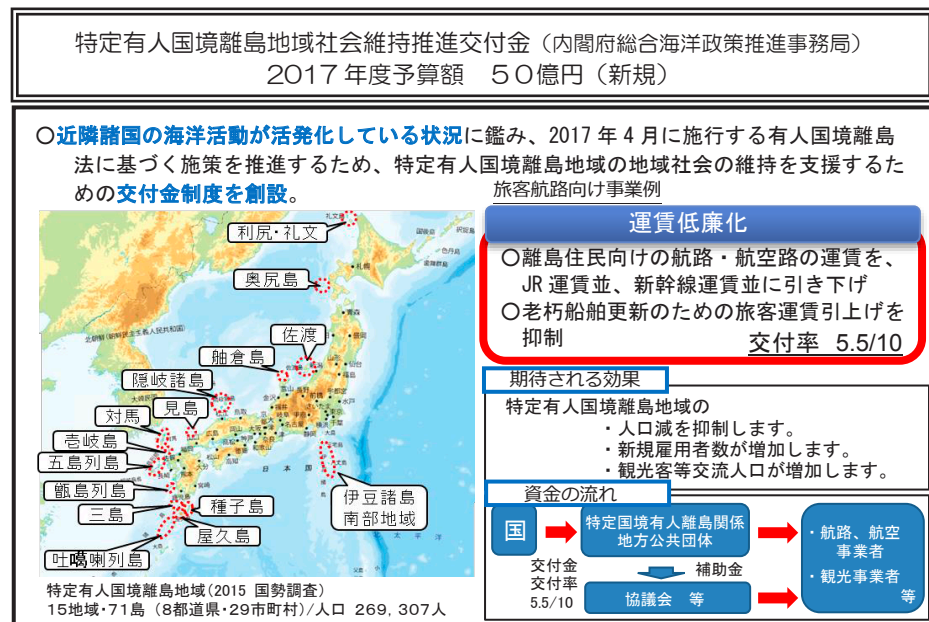


第Ⅰ部 海事行政の主な取組

定期航路事業に係る運賃等の低廉化を図るため、離島住民の運賃をJR運賃並みまで低廉化する等経費の一部を支援することを内容とする「特定有人国境離島の地域社会の維持に係る交付金」（内閣府所管）が2017年度より措置されている。

図表Ⅰ－3－8 特定有人国境離島地域の地域社会の維持に係る交付金



（6）海陸連結型の交通システムの構築

バス、タクシー、乗用車等の車両がフェリーで運ばれる際には、安全の観点から、乗客は一旦車両から降りて船内の客室に移動することが必要であるが、2015年4月より、高齢者や身体に障害のある方の負担を軽減する仕組みを導入している。これは、車両甲板における救命胴衣の備付数量や車両からの排気の換気等について一定の要件を満たすフェリーは、乗客が車両から降りなくても運航出来ることとするもので、バスフロート船と呼ばれている。2015年2月に閣議決定された交通政策基本計画において、海陸連結型の交通システムとして位置付けられ、2017年4月現在、全国で15事業者が運航中である。バスフロート船は、オンデマンドのタクシーとフェリーなどと組み合わせ、例えば、自宅と病院の間を乗り降りせずに公共交通機関で結ぶことが可能であり、高齢者や身体に障害のある方の負担軽減のため、普及促進が期待される。



バスに乗ったまま乗船



船内でバス内に待機



バスに乗ったまま下船

第3章 将来に向けた内航輸送のサービス維持・確保

第3節 海運へのモーダルシフト推進等の環境整備

（1）モーダルシフトにおける海運の役割

船舶は、大量輸送が可能であり、また、同じ重さの貨物を運ぶ際に排出するCO₂量がトラックの1/5であるなど、輸送効率が良く、環境に優しい輸送モードであり、モーダルシフト貨物量の63%（2015年度）を担っている。近年、トラックドライバー不足等を背景に更なる海運の利用促進の機運が高まっている。

また、「交通政策基本計画」（2015年2月13日閣議決定）では、2020年度までに海運によるモーダルシフト貨物の輸送量を367億トンキロ（2012年度比10%増）とする目標が定められており、モーダルシフトを更に推進することが求められている。

（2）海運へのモーダルシフトの推進のための取組

①流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律に基づく総合効率化計画の活用

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率法）」が2016年10月に改正施行され、二以上の者が連携した輸送の効率化等に関する幅広い取組について同法に基づく総合効率化計画の認定を受けることが可能となった。これまで海運へのモーダルシフト関係では、運送事業者間の連携によりフェリーにおけるトラックの無人航送を行う事業など、5件（2017年6月時点）が認定されている。

（主な支援内容）

○モーダルシフト等推進事業【2017年度予算：4,000万円】

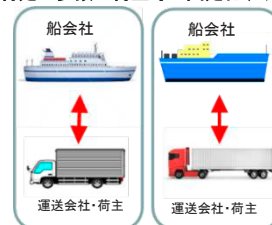
総合効率化計画を策定するための経費及び同計画に基づいて実施するモーダルシフト等の事業に要する運行経費の一部を補助する。

②モーダルシフトに資する船舶情報検索システムの構築【2017年度予算：2,100万円】

フェリー、RORO船等のモーダルシフトに資する船舶の運航航路やダイヤ、空きスペース等の情報は十分に提供されておらず、荷主にとって海運を利用しにくい状態となっている。この状態を改善するため、フェリー、RORO船等の船種共通で運航ダイヤ・空きスペース等の利用情報をわかりやすく提供するシステムを構築するための実証実験を行う。

図表Ⅰ－3－9 情報検索システムのイメージ

特定の少数の荷主等に固定化（1対1）



情報の集約化・オープン化

会社	航路	運航ダイヤ	全席状況
A社	東京 博多	06:21:00 06:16:00	○
B社	東京 大分	06:19:30 06:19:30	—
C社	東京 鹿児島	06:18:00 06:20:00	△

船会社全体と運送会社・荷主全体での合理的なマッチングへ



第Ⅰ部 海事行政の主な取組

③エコシップマークの活用

海運へのモーダルシフトを推進するためには、モーダルシフトの意義やメリットのPRが重要である。このため、2008年度より地球環境に優しい海上貨物輸送を一定以上利用し、海運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「エコシップマーク認定事業者」として認定し、「エコシップマーク」の使用を認めている。これにより、一般消費者に対して環境にやさしい企業としてPRすることができるとともに、認定事業者のうち、特に貢献度の高い優良事業者に対しては表彰を行っている。2016年度は43者（荷主22者、物流事業者21者）を認定した。

○認定事業者数（2008年度～2016年度）
荷主：127者 物流事業者：143者

○認定主体
「エコシップモーダルシフト事業実行委員会」
事務局：日本長距離フェリー協会・日本内航海運組合総連合会
海事局内航課



（3）税制面の支援措置

環境負荷の小さい船舶の建造等について、各種税制特例措置が講じられており、2017年度税制改正においては、船舶の特別償却制度、船舶の買換特例制度、中小企業投資促進税制、地球温暖化対策税の還付措置の一部拡充及び2年又は3年間の延長が認められた。また、軽油引取税の免税措置については2017年度末に適用期限を迎える。内航船舶の新造船全体の7割が税制特例措置を活用しており、これがなくなると船舶の建造が困難になる等、各種税制特例措置は内航輸送に必要不可欠な制度となっている。

図表Ⅰ－3－10 内航の貨物・旅客輸送に係る税制特例措置について

船舶の特別償却制度（～2019年度） 高度環境低負荷船：18% 環境低負荷船：16% 「航海支援システム」を搭載した環境低負荷船は18%の特別償却率を適用に拡充(2017年度～) 航海支援システム 気象・海象予測情報を活用し、省エネ運航が可能な航路・船速を提示	船舶の買換特例制度（～2020年度） 船舶から船舶への買換及び交換 船舶の譲渡差益の80%を圧縮配帳 中小企業投資促進税制（～2019年度） 中小企業者が建造する内航貨物船 特別償却22.5% (取得価格の75%×30%) } 又は 税額控除7%
固定資産税の課税標準の特例 内航貨物船、国内旅客船(※) 離島航路用の船舶 ：課税標準1/2 ：課税標準1/6	地球温暖化対策税の還付措置（～2020年度） 内航海運、国内旅客船に係る軽油及び重油 石油石炭税に上乗せされている「地球温暖化対策のための税」の還付 軽油引取税の免税措置（～2017年度） 内航海運、国内旅客船に係る軽油 軽油引取税の免税

※各制度毎に用途、総トン数等の詳細な適用要件がある。

第3章 将来に向けた内航輸送のサービス維持・確保

Column

RORO 船の新規航路が開設



清水～大分間の RORO 船の新規航路を開設しました!!

2016年10月川崎近海汽船(株)は清水と大分間に RORO 船の新規航路を開設しました。現在「関東～九州」の輸送は有人トラックが中心となっていますが、労務管理の徹底やドライバー不足でモーダルシフトの機運が高まるなか、九州と本州の新しい懸け橋として活躍が期待されています。

北王丸



・総トン数 11,492t
・航海速力 22.6 ノット
・積載車両数 12mシャーシ 160台
商品乗用車 100台



【主要貨物】
紙製品・工業製品・生鮮食品・飲料水
一般雑貨・建機・自動車 等

○新規航路を活用したモーダルシフト

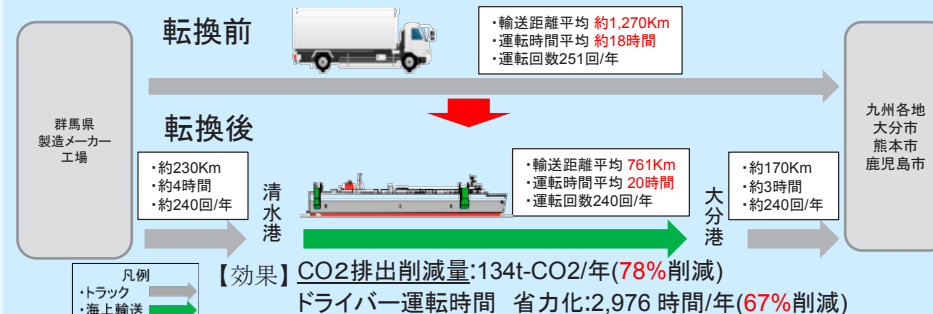
上記の新規航路を活用した総合効率化計画(※)が2016年11月25日付けで、認定されました。海運へのモーダルシフトに関する取組として、初めての認定です。

(※)「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づく計画

・船舶を利用したコールドチェーン機器等を輸送するモーダルシフト

【実施事業者】

川崎近海汽船(株)・三井倉庫ロジスティクス(株)・鈴与カーゴネット(株)



RORO 船とは?

日用雑貨品等の貨物を積んだトラックやトレーラーをそのまま運べる船のことを言います。船尾及び船首にランプウェイがあり、トラックが自走で乗り(Roll-on)・降り(Roll-off)できるようになっています。長距離・大量輸送をするため、大型船が多く、モーダルシフトの受け皿として活躍しています。



RORO 船から下船するトラック