

③国内旅客航路の活性化

国内旅客船は、利用者の減少等により、厳しい経営状況が続く一方、四面を海に囲まれた我が国における貴重な交通モードとして、また、スローライフを満喫できる移動空間として、より多くのユーザーから期待されており、我が国の魅力を発信するツールとしても注目されている。

この状況を踏まえ、国内旅客航路の活性化を図るため、「船旅の魅力向上」を重要課題と位置付けると共に、国・旅客船業界・旅行業界・地域の関係者等が連携し、一致協力して船の認知度向上のための戦略的な情報発信や利用者ニーズにあった船旅商品の開発・販売促進等の取り組みを展開している。

これまでの取組として、2008年に旅客航路全体のイメージアップを図り、船旅の魅力を紹介するため、全国の旅客航路を対象にした「船から見る風景100選」の募集を行い、「ベストショット賞」「ベストコメント賞」を含んだ全100選を選定し、風景100選を活用した船旅の魅力向上に努めてきた。

また、旅行業者に実際の船の旅を体験してもらう場として、2016年度までにファムトリップ（体験航海）を合計10回開催し、船旅の具体的なイメージを今後の商品開発等に活用していくための貴重な機会を提供した。他にも旅行業者も参加しての船旅活性化セミナーを定期的に実施している。

更に、2013年度からは子どもの日と海の日に、子どもたちに普段あまりなじみのない旅客船による船旅の魅力体験してもらうため、旅客船の小学生運賃を無料とするキャンペーンを全国規模で実施している。

2016年度には、船旅活性化協議会の議論を受けて「船旅&サイクリング」として旅客船とセットで楽しめる全国各地のサイクリングコースを紹介するとともに、国土交通省や公共財団法人日本サイクリング協会のウェブサイトに掲載するほか、「水のまち東京における舟運活性化に関する関係者連絡会」を通じて、東京ベイエリアの共通航路マップ「～水のまち・東京～舟運の楽しみ方ガイド」を作成し、関係事業者や東京都等を通じた旅行者への配布やウェブサイトに掲載する等のPRを行った。

また、観光利用に特化した航路を「船旅活性化モデル地区」（2017年6月末現在、14地区）として、地区内での旅客船事業の運用を弾力化することで、船旅に係る新サービスの導入の促進を図っている。

2017年度は、引き続き「船旅活性化モデル地区」等を活用し、国内旅客船の船旅の振興に向けた取り組みを進めていくこととしている。

第4節 内航海運

(1) 内航海運の現状

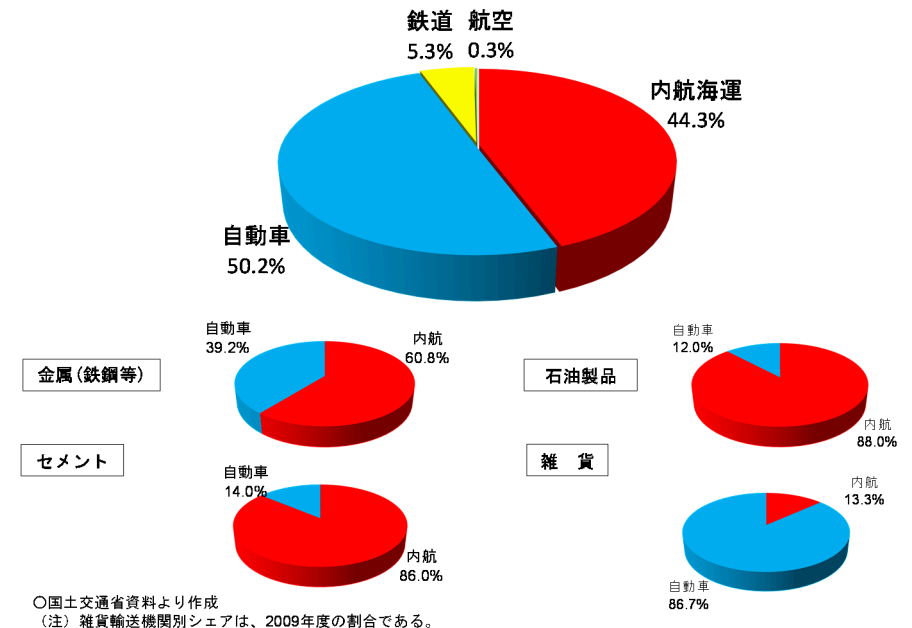
①内航海運の概況

我が国と外国との間の航海を「外航」と呼ぶのに対し、国内間における航海を「内航」と呼び、輸送対象によって内航貨物輸送と内航旅客輸送に区分される。このうち、内航貨物輸送を一般に「内航海運」と呼んでいる。

内航海運は国内貨物輸送の44.3%（2015年度、トンキロベース）を担っており、我が国の経済や国民生活を支える上で重要な、産業基礎物資である鉄鋼、石油、セメント等については、その約8割を輸送している。

また、図表Ⅱ－1－55を見てもわかるように、内航海運によって輸送される品目の多くが産業基礎物資で占められている。

図表Ⅱ－1－55 輸送機関別シェア（2015年度：トンキロベース）



図表Ⅱ—1—56 輸送機関別貨物輸送量の推移

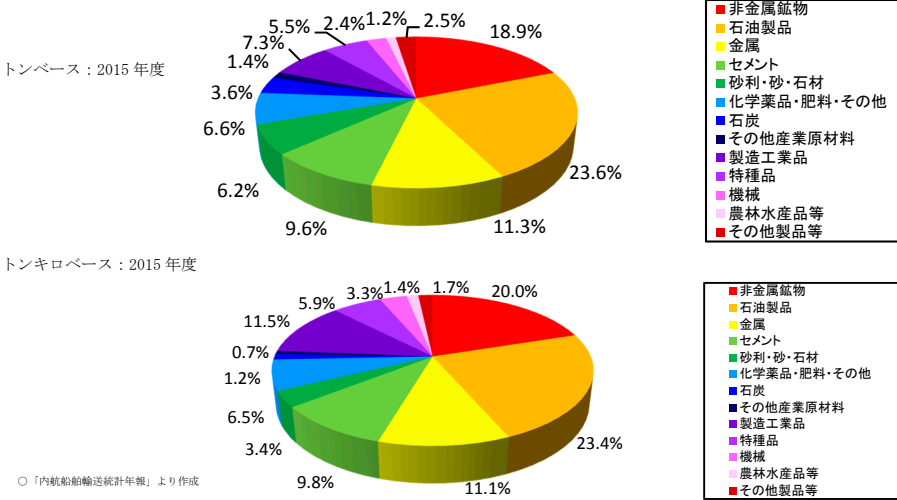
年度	輸送量(万t)					輸送活動量(百万%)					平均輸送距離(Km)				
	内航	自動車	鉄道	航空	計	内航	自動車	鉄道	航空	計	内航	自動車	鉄道	航空	計
1970	37,665 (7.17)	462,607 (88.06)	25,036 (4.77)	12 (0.00)	525,319 (100)	151,243 (43.18)	135,916 (38.80)	63,031 (18.00)	74 (0.02)	350,264 (100)	402	29	252	617	
1975	45,205 (8.99)	439,286 (87.41)	18,062 (3.59)	19 (0.00)	502,572 (100)	183,579 (50.92)	129,701 (35.98)	47,058 (13.05)	152 (0.04)	360,490 (100)	406	30	261	800	
1980	50,026 (8.36)	531,795 (88.91)	16,283 (2.72)	33 (0.01)	598,136 (100)	222,173 (50.63)	178,901 (40.77)	37,428 (8.53)	290 (0.07)	438,792 (100)	444	34	230	879	
1985	45,239 (8.08)	504,805 (90.19)	9,629 (1.72)	54 (0.01)	559,726 (100)	205,818 (47.41)	205,941 (47.43)	21,919 (5.05)	482 (0.11)	434,160 (100)	455	41	228	893	
1990	57,520 (8.65)	598,479 (90.03)	8,662 (1.30)	87 (0.01)	664,748 (100)	244,546 (44.86)	272,579 (50.00)	27,196 (4.99)	799 (0.15)	545,120 (100)	425	46	314	918	
1995	54,854 (8.43)	587,720 (90.37)	7,893 (1.18)	96 (0.01)	650,363 (100)	238,330 (42.76)	293,001 (52.57)	25,101 (4.50)	924 (0.17)	557,356 (100)	434	50	326	963	
1996	54,691 (8.21)	604,209 (90.67)	7,356 (1.10)	100 (0.02)	666,356 (100)	241,756 (42.30)	303,896 (53.17)	24,968 (4.37)	962 (0.17)	571,582 (100)	442	50	339	962	
1997	54,144 (8.27)	593,451 (90.66)	6,923 (1.06)	101 (0.02)	654,619 (100)	237,018 (41.78)	304,691 (53.71)	24,618 (4.34)	981 (0.17)	567,308 (100)	438	51	356	971	
1998	51,665 (8.24)	569,080 (90.78)	6,037 (0.96)	102 (0.02)	626,884 (100)	226,980 (41.27)	299,125 (54.39)	22,920 (4.17)	985 (0.18)	550,010 (100)	439	53	380	966	
1999	52,260 (8.27)	573,607 (90.78)	5,869 (0.93)	106 (0.02)	631,842 (100)	229,432 (41.07)	305,600 (54.71)	22,541 (4.04)	1,039 (0.19)	558,612 (100)	439	53	384	980	
2000	53,702 (8.60)	564,609 (90.43)	5,927 (0.95)	110 (0.02)	624,348 (100)	241,671 (41.92)	311,559 (54.05)	22,136 (3.84)	1,075 (0.19)	576,441 (100)	450	55	373	977	
2001	52,007 (8.62)	545,455 (90.39)	5,867 (0.97)	102 (0.02)	603,431 (100)	244,451 (42.20)	311,599 (53.79)	22,193 (3.83)	994 (0.17)	579,237 (100)	470	57	378	975	
2002	49,725 (8.61)	521,973 (90.39)	5,659 (0.98)	100 (0.02)	577,457 (100)	235,582 (41.38)	310,614 (54.56)	22,131 (3.89)	991 (0.17)	569,318 (100)	474	60	391	991	
2003	44,554 (7.94)	511,348 (91.09)	5,360 (0.95)	103 (0.02)	561,365 (100)	218,191 (38.79)	320,466 (56.97)	22,794 (4.05)	1,027 (0.18)	562,478 (100)	490	63	425	997	
2004	44,025 (8.08)	495,325 (90.94)	5,222 (0.96)	107 (0.02)	544,679 (100)	218,833 (38.49)	326,215 (57.37)	22,476 (3.95)	1,058 (0.19)	568,582 (100)	497	66	430	989	
2005	42,615 (8.01)	484,223 (90.99)	5,247 (0.99)	108 (0.02)	532,193 (100)	211,576 (37.18)	333,524 (58.82)	22,813 (4.01)	1,075 (0.19)	568,988 (100)	496	69	435	995	
2006	41,664 (7.85)	483,702 (91.15)	5,187 (0.98)	110 (0.02)	530,663 (100)	207,849 (36.01)	345,035 (59.78)	23,192 (4.02)	1,094 (0.19)	577,170 (100)	499	71	447	995	
2007	40,969 (7.77)	481,189 (91.25)	5,085 (0.96)	115 (0.02)	527,358 (100)	202,962 (34.95)	353,320 (60.84)	23,334 (4.02)	1,145 (0.20)	580,761 (100)	495	73	459	996	
2008	37,871 (7.53)	460,075 (91.53)	4,623 (0.92)	107 (0.02)	502,676 (100)	187,859 (33.78)	344,939 (62.02)	22,256 (4.00)	1,078 (0.19)	556,132 (100)	496	75	481	1,007	
2009	33,218 (7.04)	433,954 (92.02)	4,325 (0.92)	103 (0.02)	471,600 (100)	167,315 (32.05)	333,181 (63.82)	20,562 (3.94)	1,043 (0.20)	522,101 (100)	504	77	475	1,013	
2010	36,673 (7.41)	453,810 (91.69)	4,365 (0.88)	100 (0.02)	494,948 (100)	179,898 (40.20)	246,175 (55.01)	20,398 (4.56)	1,032 (0.23)	447,503 (100)	491	54	467	1,032	
2011	36,098 (7.28)	455,747 (91.90)	3,989 (0.80)	96 (0.02)	495,930 (100)	174,900 (40.69)	233,956 (54.43)	19,998 (4.65)	992 (0.23)	429,846 (100)	485	51	501	1,033	
2012	36,599 (7.66)	436,593 (91.43)	4,234 (0.89)	98 (0.02)	477,524 (100)	177,791 (43.44)	209,956 (51.30)	20,471 (5.00)	1,017 (0.25)	409,235 (100)	486	48	483	1,038	
2013	37,833 (7.93)	434,575 (91.12)	4,410 (0.92)	102 (0.02)	476,920 (100)	184,860 (43.90)	214,092 (50.84)	21,071 (5.00)	1,049 (0.25)	421,072 (100)	489	49	478	1,028	
2014	36,930 (7.81)	431,584 (91.25)	4,342 (0.92)	106 (0.02)	472,962 (100)	183,120 (44.10)	210,008 (50.6)	21,029 (5.00)	1,125 (0.30)	415,282 (100)	496	49	484	1,061	
2015	36,549 (7.78)	428,900 (91.28)	4,321 (0.92)	105 (0.02)	469,775 (100)	180,381 (44.28)	204,316 (50.16)	21,519 (5.28)	1,120 (0.27)	407,336 (100)	494	48	498	1,067	

○ 国土交通省資料より作成。

(注) ①②は、輸送機関別のシェア(%)である。③航空には超過手荷物、郵便物を含む。④自動車は1990年度より軽自動車を含む数字である(2010年度から家用貨物軽自動車の数字は除く)。2010年度からの調査・統計方法の変更。東日本大震災の影響により、北海道運輸局及び東北運輸局の2011年3月及び4月の数値は含まれない。

④単位未満の数値については四捨五入しているため、合計と内計が一致しない場合もある。

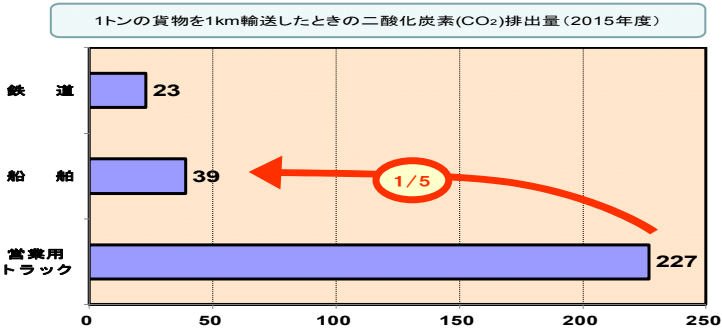
図表Ⅱ—1—57 輸送品目別シェア(2015年度)



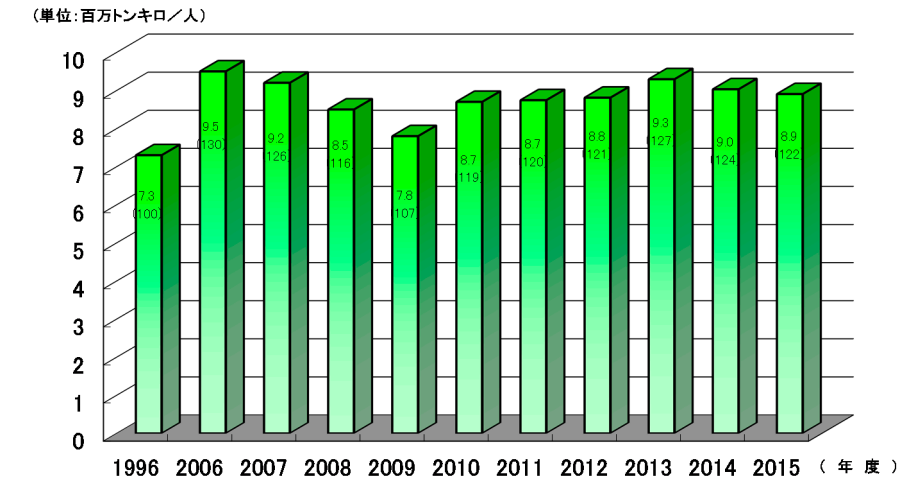
内航海運は、1トンの荷物を1km運ぶ際の二酸化炭素(CO₂)排出量は、営業用貨物車(トラック)と比較して約5分の1であるとともに、図表Ⅱ—1—58及び図表Ⅱ—1—60を見てもわかるとおり、2015年度の従業員(内航船員)1人あたりの輸送トンキロは1996年度と比較すると約2割増、また、2016年度の1隻あたりの平均総トン数は1999年度と比較すると約4割増となっており、輸送効率が高く、環境保全の面でも優れた輸送機関であるといえる。

その一方、先述したとおり、内航海運によって輸送される貨物の多くは産業基礎物資がほとんどであり、市況変動による生産調整等で輸送需要が変動するのに対し、供給面での機動性を欠くため、船腹需給ギャップが生じやすい構造となっている。

図表Ⅱ—1—58 輸送機関別のCO₂排出原単位(2015年度)

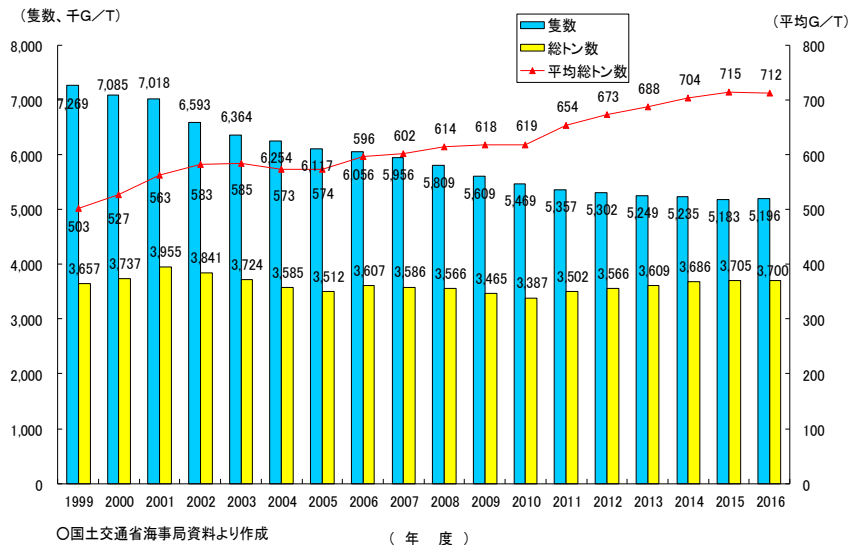


図表Ⅱ－1－59 輸送効率性の推移



○ 国土交通省海事局資料より作成
 注1. 従業員1人あたりの輸送トンキロ
 2. ()内は1996年度を100とした場合の指数

図表Ⅱ－1－60 内航船舶の推移



○ 国土交通省海事局資料より作成
 各年度末現在

②内航海運業者の現状

2017年4月1日現在、登録事業者は2,178者、届出事業者は1,288者となっており、その99.6%が中小企業（資本金3億円以下または従業員300人以下の企業）となっている。

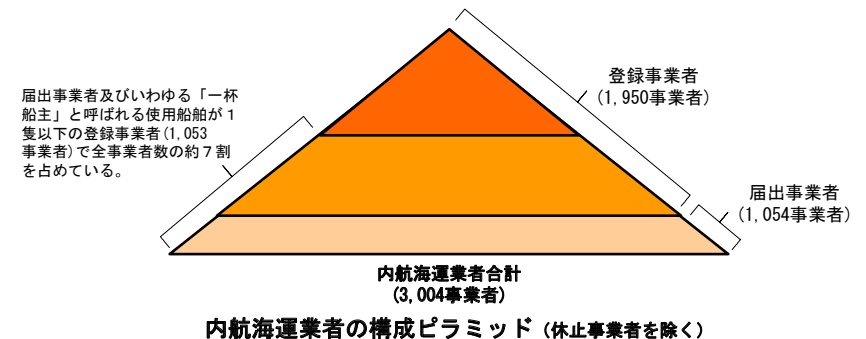
また、内航海運業法の改正による事業区分（内航運送業「オペレーター」と内航船舶貸渡業「オーナー」）の廃止後も、少数の荷主企業が特定オペレーターと元請運送契約を結び、その他のオペレーター及びオーナーは元請オペレーターの傘下で事業活動を営むといったピラミッド型の市場構造となっている。

図表Ⅱ－1－61 内航海運の事業構造

概 要

1. 内航海運業者数 3,466事業者（うち、休止事業者462者） 99.6%が中小企業
2. 登録事業者数 2,178事業者（うち、休止事業者228者）
3. 届出事業者数 1,288事業者（うち、休止事業者234者）

(注) 登録事業者は100総トン以上又は長さ30メートル以上の船舶を使用する者、届出事業者は100総トン未満かつ長さ30メートル未満の船舶のみを使用する者である。

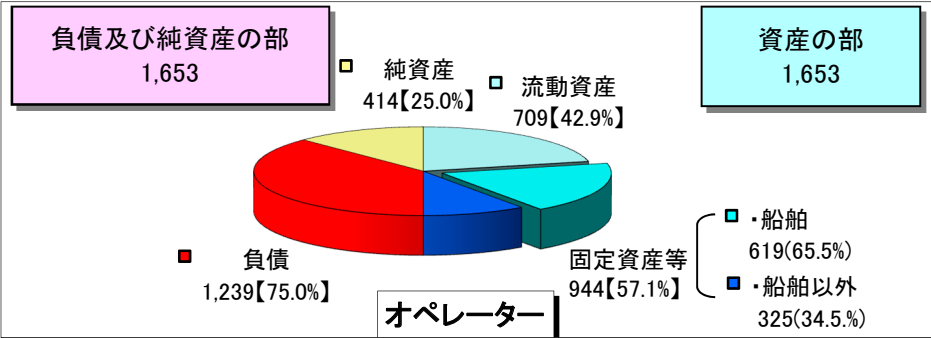


○ 海事局資料より作成
 (注) 2017年4月1日現在。

③財務状況

2014年度の内航海運業者の財務状況をみると、①資産に占める固定資産の割合は、オペレーターが57.1%、オーナーが72.5%であり、船舶等に依存した資産構成となっていること、②純資産比率は、オペレーターが25.0%、オーナーが7.9%であり、特にオーナーについては脆弱な経営基盤となっていること等がわかる。

図表Ⅱ－1－62 内航海運の財務状況



(単位：百万円)
○国土交通省海事局資料より作成
注：【 】内は各部に対する割合
()内は固定資産等に対する割合

④輸送動向・市況

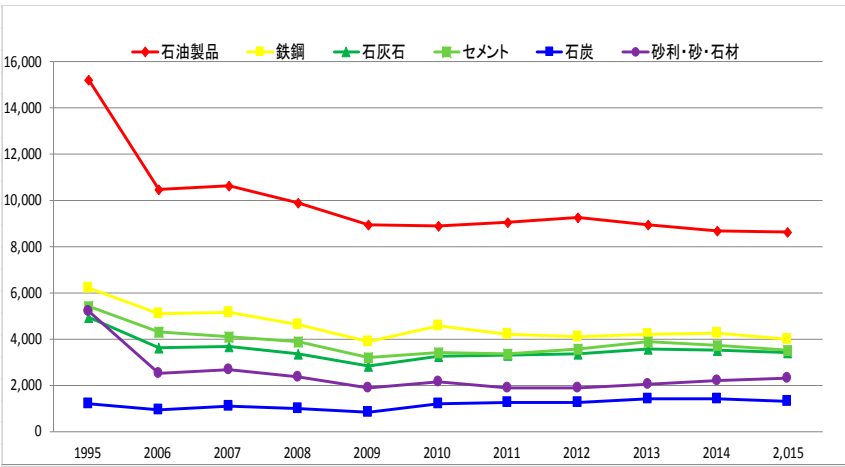
2015年度の内航貨物輸送量は、トンキロベースでは前年度比で1.6%減少している。
主要品目別（トンベース）では、砂利・砂・石材は同4.8%増、と増加しているものの、その他の品目については減少傾向となっている。

図表Ⅱ－1－63 内航貨物輸送量の推移

年 度	輸 送 ト ン 数 (千トン)			輸 送 ト ン キ ロ (億トンキロ)		
		対1970年度比	対前年度比		対1970年度比	対前年度比
1970	376,647	100.0	—	1,512	100.0	—
1975	452,054	120.0	90.2	1,836	121.4	95.4
1980	500,258	132.8	97.2	2,222	147.0	98.4
1985	452,385	120.1	100.5	2,058	136.1	98.0
1990	575,199	152.7	106.9	2,445	161.7	111.1
1995	548,542	145.6	98.7	2,383	157.6	99.9
2000	537,021	142.6	102.8	2,417	159.9	105.4
2004	440,252	116.9	98.8	2,188	144.7	100.3
2005	426,145	113.1	96.8	2,116	139.9	96.7
2006	416,644	110.6	97.8	2,078	137.4	98.2
2007	409,694	108.8	98.3	2,030	134.3	97.7
2008	378,705	100.5	92.4	1,879	124.3	92.6
2009	332,175	88.2	87.7	1,673	110.6	89.0
2010	336,734	89.4	101.4	1,799	119.0	107.5
2011	360,983	95.8	107.2	1,749	115.7	97.2
2012	365,992	97.2	101.4	1,778	117.6	101.7
2013	378,334	100.4	103.4	1,849	122.3	104.0
2014	369,302	98.0	97.6	1,831	121.1	99.0
2015	365,486	97.0	99.0	1,801	119.1	98.4

○国土交通省「内航船舶輸送統計年報」等より作成。
(注) 調査方法が1974年度から変更になったため、1970年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。

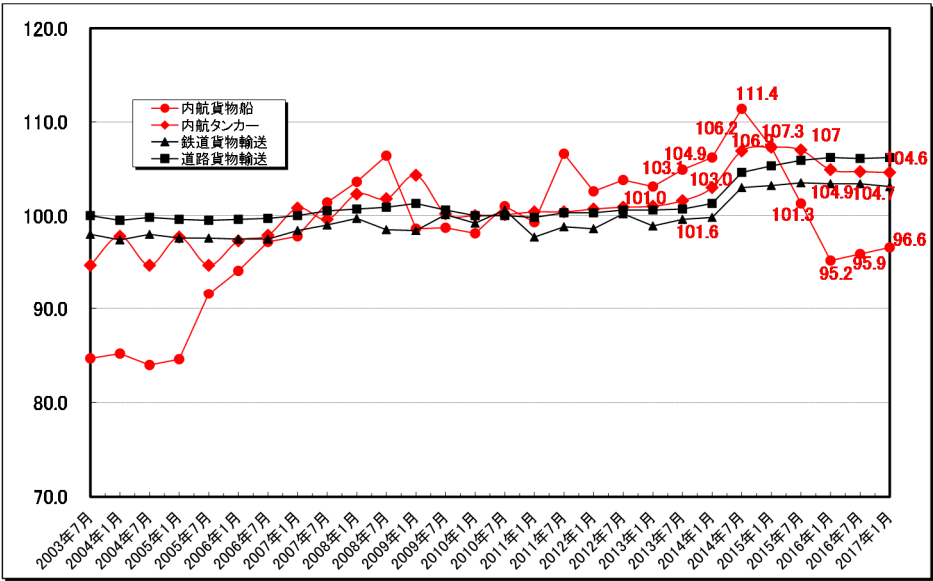
図表Ⅱ－1－64 主要品目別輸送量の推移



○国土交通省 「内航船舶輸送統計年報」より作成 (年度)

一方、内航海運のサービス価格は、図表Ⅱ－1－65 のとおり、国内景気の停滞や船腹過剰等によって長期間にわたり低迷を続けてきたが、内航貨物船については、2005年後半から回復傾向となっている。

図表Ⅱ－1－65 サービス価格推移（2010年基準）



○2010年 平均＝100
○日本銀行調査統計局「企業向けサービス価格指数」
○2017年分は速報値

⑤内航船の現状

内航海運業者の所有する船舶の状況は、2017年3月末現在で合計5,196隻（前年度比0.3%増）、3,700千総トン（前年度比0.1%減）となっている。

船型別にみると、500総トン未満の船舶は隻数ベースでは全体の78.0%を占めているが、総トン数ベースでは全体の22.0%となっている。一方、1,000総トン以上の船舶は、隻数ベースでは全体の10%と少数ではあるが、総トン数ベースでは全体の65%と過半数を占めている。

船種別にみると、全船種とも大型化が進んできており、2017年3月末現在の1隻あたりの平均総トン数と2007年3月末のそれとを比較すると、最大で49.5%の増加となっている。

図表Ⅱ－1－66 内航船の船型別船腹量

船型 (総トン)	2007年3月31日		2017年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
100総トン未満	1,948 (32)	56,086 (2)	1,772 (34)	44,032 (1)
100総トン以上200総トン未満	1,259 (21)	220,441 (6)	763 (15)	131,314 (4)
200総トン以上300総トン未満	272 (4)	70,194 (2)	317 (6)	82,154 (2)
300総トン以上400総トン未満	222 (4)	78,080 (2)	191 (4)	66,901 (2)
400総トン以上500総トン未満	1,189 (20)	578,379 (16)	1,030 (20)	504,931 (14)
500総トン以上700総トン未満	302 (5)	199,814 (6)	167 (3)	106,440 (3)
700総トン以上1000総トン未満	307 (5)	255,441 (7)	427 (8)	346,207 (9)
1000総トン以上2000総トン未満	178 (3)	264,867 (7)	128 (2)	189,096 (5)
2000総トン以上3000総トン未満	116 (2)	315,558 (9)	70 (1)	183,210 (5)
3000総トン以上4500総トン未満	129 (2)	475,224 (13)	182 (4)	673,045 (18)
4500総トン以上6500総トン未満	58 (1)	300,929 (8)	60 (1)	307,754 (8)
6500総トン以上	76 (1)	791,906 (22)	89 (2)	1,065,170 (29)
合計	6,056 (100)	3,606,919 (100)	5,196 (100)	3,700,255 (100)
平均総トン数	596		712	

○国土交通省海事局調べ
(注) 1. 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。
2. ()は構成比(%)である。
3. 単位未満の端数については端数処理のため、合計と内計が一致しない場合もある。

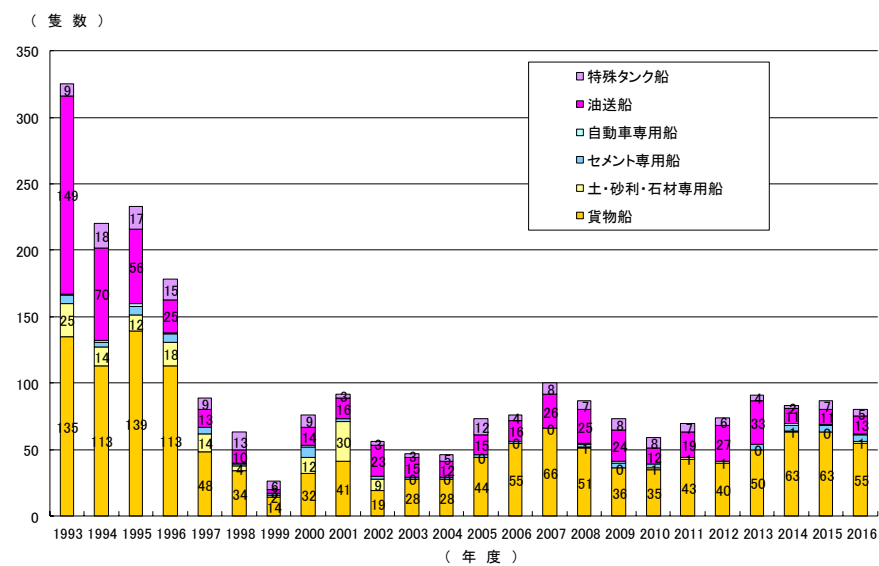
図表Ⅱ－1－67 内航船の船種別船腹量

船 種	2007年3月31日			2017年3月31日		
	隻数	総トン数		隻数	総トン数	
その他貨物船	3,775	1,723,862	(457)	3,460	1,868,740	(540)
土・砂利・石材専用船	617	383,069	(621)	350	223,184	(638)
セメント専用船	153	394,584	(2579)	140	394,740	(2820)
自動車専用船	36	150,228	(4173)	16	72,884	(4555)
油送船	1,114	748,373	(672)	940	944,100	(1004)
特殊タンク船	361	206,805	(573)	290	196,607	(678)
合 計	6,056	3,606,921	(596)	5,196	3,700,255	(712)

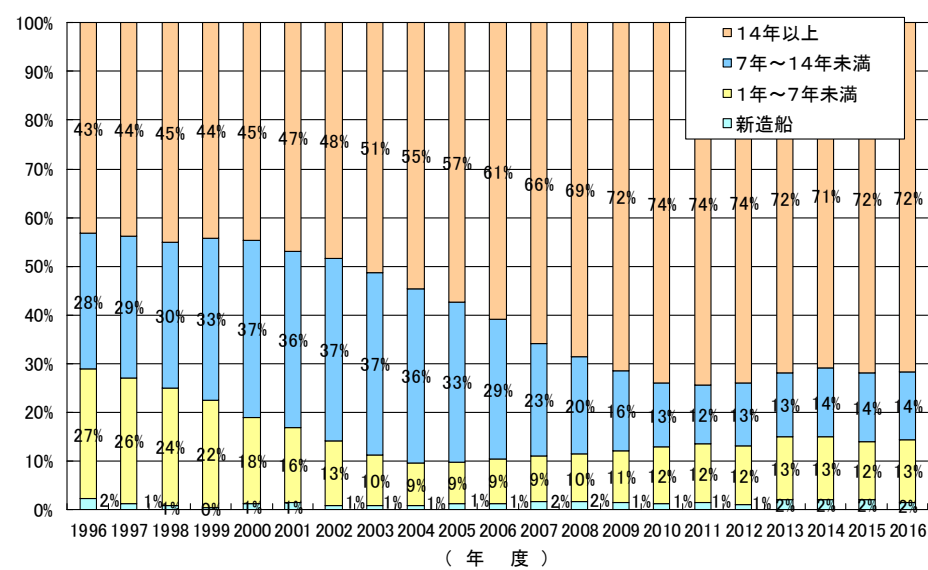
○国土交通省海事局調べ
(注) 1. 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。
2. ()は平均総トン数である。

内航船舶の新造船隻数は、1993年度には325隻を記録したが、2016年度はピーク時の約25%に当たる80隻であった。これは、建造船価格の高止まり等により代替建造が進んでいないことが背景にある。こうした中で、船齢14歳以上の船舶が内航船舶に占める割合（老朽船比率）は、1999年度の44%以降上昇傾向にあったが、2016年度末は全体の72%を占めるまでに至っている。

図表Ⅱ－1－68 船種別新造船隻数の推移



図表Ⅱ－1－69 船齢構成の推移

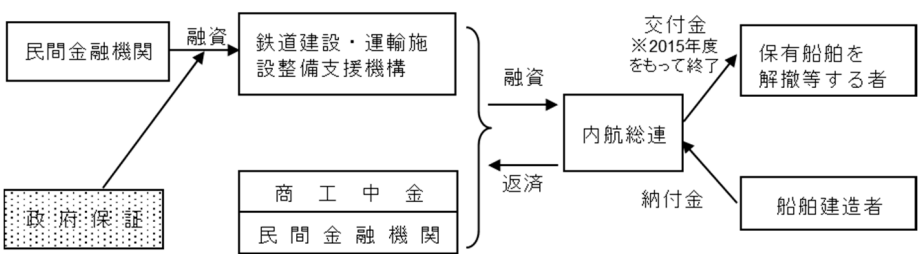


(2) 内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施

内航海運については、1966年から船腹過剰対策として実施してきたスクラップ・アンド・ビルド方式による保有船腹調整事業を解消し、1998年5月、内航海運の活性化を図るため、内航海運暫定措置事業を導入した。

この内航海運暫定措置事業は、競争制限的との批判が強かった保有船腹調整事業の解消により、事実上の経済的価値を有していた引当資格が無価値化する経済的影響を考慮したソフトランディング策である。なお、国土交通省としては、内航海運暫定措置事業に要する資金調達の一部について政府保証を行っている。

図表Ⅱ－1－70 内航海運暫定措置事業の概要



実施状況は、交付金が1,746隻、207万対象トン、1,310億円(2015年度を以て終了)、納付金が1,676隻、390万対象トン、1,251億円となっている(2017年3月現在認定ベース)。

2015年度に同事業の柱の一つである解撤等交付金制度が終了するとともに、2016年度より新たな建造等納付金単価の適用が開始され、同事業の終息に向けた道筋が整った状況にある。

(3) 鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度

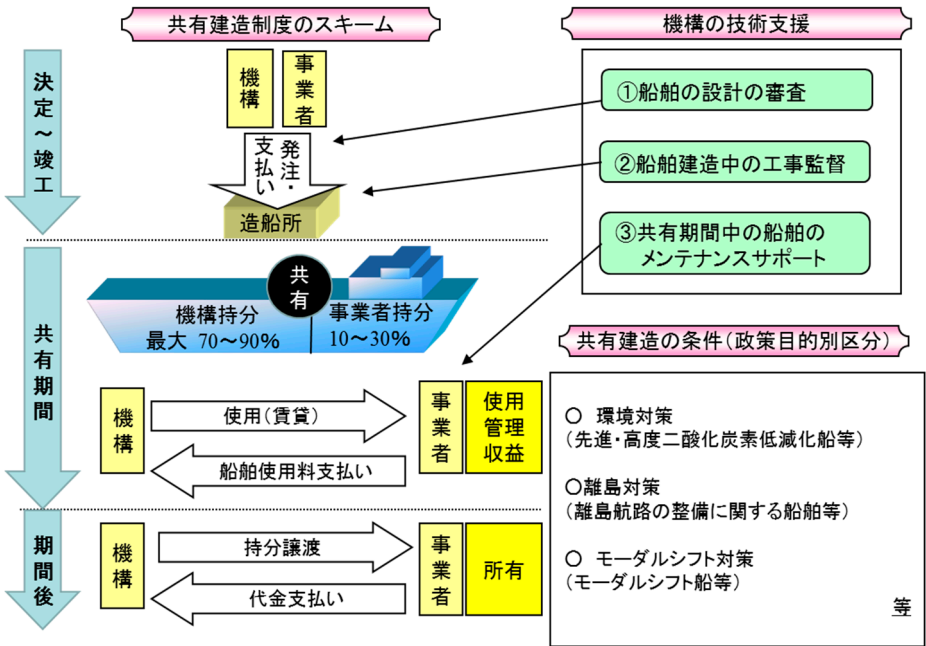
①制度の概要

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）では、船舶共有建造制度を通じて、環境問題等、政策課題に対応した内航船舶の建造促進を図っている。具体的には、

- ・海上運送事業者の申込みに応じて、鉄道・運輸機構と海上運送事業者が費用を分担して国内旅客船及び内航貨物船を共同建造する
- ・竣工後、当該船舶を一定期間（おおむね耐用年数）共有し、鉄道・運輸機構は海上運送事業者の使用・管理させるとともに、共有期間中、海上運送事業者は、その対価として鉄道・運輸機構に対し使用料を支払う
- ・海上運送事業者が共有期間満了時に機構の持分（残存簿価）を買い取ることで、海上運送事業者の100%所有船となる

等を内容とするものである。

図表Ⅱ－1－71 船舶共有建造制度の概要



海上運送事業者は共有期間中を通し、機構持分額に利息を加えた額を船舶使用料として機構に支払う。その際、財投金利等を基にした基準利率に政策要件別軽減利率及び海上運送事業者の信用力に基づく軽減利率（海上運送事業者の財務諸表及び過去の未収実績等を考慮したもの）を加味した利率が適用される。

また、平成29年度より、政策要件別軽減利率について①若年・女性船員を計画的に雇用する事業者による船舶②グループ化を行った事業者による船舶③高度モーダルシフト船の適用範囲を拡充することとした。

図表Ⅱ－1－72 船舶共有建造制度の船舶使用料に係る適用利率

○適用利率の計算方法

基準利率 ± 政策要件別増減利率（下記表参照） ± 信用力に基づく増減利率（-0.4%～+0.2%） = 適用利率

共有期間15年（固定型）の船舶の基準利率：1.55%（2017年4月12日現在）

○対象船舶一覧並びに政策要件別軽減利率及び分担割合の上限

船舶の種類		機構分担割合の上限		基準利率からの増減率	
		中小規模事業者	中小規模事業者以外		
旅客船・貨物船共通	内航海運のグリーン化に資する船舶				
	環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶（スーパーエコシップ）		80%		-0.3%
	二酸化炭素低減化船	先進二酸化炭素低減化船（16%以上）	80%		-0.3%
		高度二酸化炭素低減化船（12%以上）			-0.2%
	10%低減化船	80%	70%	±0	
旅客船	内航海運のグリーン化に資する船舶				
	モーダルシフト船（中・長距離フェリー）	高度モーダルシフト船（代替により、積載能力が増加する船舶）	80%	70%	-0.3%
					±0
	離島航路等の維持・活性化に資する船舶				
	離島航路の整備に資する船舶	90%		-0.1%	
	離島航路に準じる生活航路に就航する船舶（バリアフリー化を要件とする）	高度バリアフリー化船	80%		-0.1%
		高度バリアフリー化船以外	80%	70%	±0
海上運送活性化・再生に資する船舶として、集中改革プランに基づき一定の航路経営の合理化等を行う船舶	80%		-0.1%		
貨物船	内航海運のグリーン化に資する船舶				
	モーダルシフト船（RORO、コンテナ、自動車専用船）	高度モーダルシフト船（代替により、積載能力が増加する船舶）	80%	70%	-0.3%
		内航フィーダーの充実に資する船舶			-0.3%
					±0
	海洋汚染防止対策船	二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船	80%		-0.2%
		二重船底構造を有する油送船及び特殊タンク船	70%		+0.2%

○上記に上乗せできる政策要件

産業競争力強化に資する船舶としてグループ化等を実施する内航海運事業者により建造される船舶（貨物船のみ適用可）	80%	-0.2%
35歳未満の若年船員を計画的に雇用する事業者の船舶（※1）	90%	-0.1%
35歳未満の女性船員等を計画的に雇用する事業者の船舶（※2）	90%	-0.2%

注：※1及び※2の政策要件は、他の政策要件を満たす増減率の上乗せ要件であり、※1及び※2の要件のみでの適用は不可。また、※2の要件は※1の上乗せ要件であり、※2が適用される場合の増減率は「-0.2%」。

図表Ⅱ－1－73 対象船舶の共有期間

旅客船			貨物船		
船 種		共有期間 (最大)	船 種		共有期間 (最大)
					2,000総トン 以上
鋼 船	2,000総トン以上	15年	貨 物 船		2,000総トン 未満
	2,000総トン未満の フェリー	11年		セメント専用船・ 自動車専用船	14年
	2,000総トン未満の フェリー以外	14年		油 送 船	11年
木 船		10年	特殊タンク船 (薬品送船を除く)		11年
軽合金船		9年※	薬品送船		10年
強化プラスチック船		7年	鋼製引船		14年
			鋼製はしけ		12年

※軽合金旅客船(ジェットfoil)については最長6年間の延長制度あり。

海上運送事業者にとっては、①鉄道・運輸機構が共有船舶を機構持分について直接所有するため、原則として担保が不要であること、②長期・固定・低利の資金的支援を受けられること、③鉄道・運輸機構の技術支援を受けられること、等のメリットを享受できる。

海上運送事業者は、大多数が中小事業者であり、数億円から数十億円と高価な船舶の建造を行う際には、船舶以外の十分な担保を有していない場合が多く、市中の金融機関から長期の資金的支援を受けることが困難な場合が多い。また、中小事業者である船主には建造に当たっての工務監督等に関する技術的ノウハウが必要とされるが、建造機会が少ないことから工務監督等に関する十分なノウハウを有していない事業者が多い。このため、船舶共有建造制度は重要なサポートツールとして活用されており、同制度は我が国の内航海運の実情を踏まえた制度といえる。

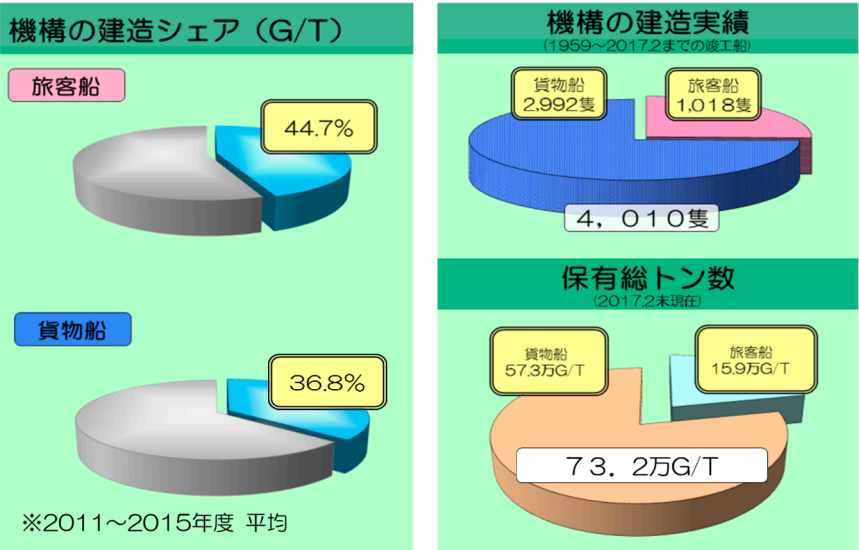
鉄道・運輸機構ではこれまで、旅客船約1,000隻、貨物船約3,000隻、合わせて約4,000隻、金額ベース(機構持分額)で約1兆7000億円に上る船舶を建造してきた。

(本年3月末現在)

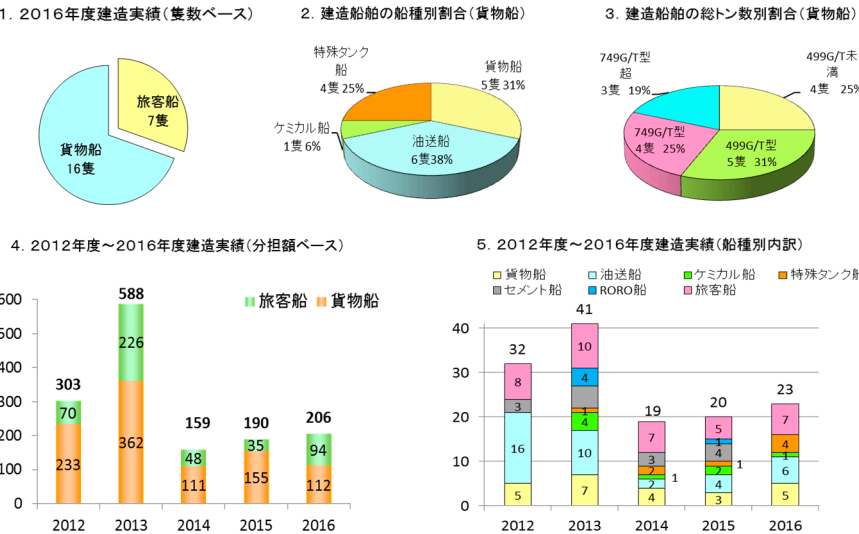
②船舶共有建造制度を取り巻く現状

我が国の内航海運においては、物流の効率化や産業競争力の強化に加え、より環境に優しい内航海運の実現、離島航路の維持・活性化といった重要な課題が引き続き存在している。また、内航船の老朽化は非常に高い水準に達しており(図表Ⅱ－1－67船齢構成の推移)、こうした船舶をより経済性や環境性能に優れた良質な船舶に代替することが急務となっている。

図表Ⅱ－1－74 内航海運における、鉄道・運輸機構の共有船のシェアと建造実績及び保有総トン数



図表Ⅱ－1－75 昨年度及び直近5年間の建造実績



③環境性能に優れた船舶の建造

鉄道・運輸機構においては、SES（スーパーエコシップ）や二酸化炭素低減化船（先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船）等、内航海運のグリーン化に資する船舶の建造促進を行っている。

SESは抵抗の少ない船型や電気推進システムを採用することにより、優れた経済性や環境負荷の低減、船内環境の改善をもたらす次世代の内航船舶である。本年3月末現在、旅客船4隻と貨物船21隻の合計25隻のSESが竣工している。また、鉄道・運輸機構では、専門的技術サポートを行うことで、SESの就航後支援も行っている。

先進二酸化炭素低減化船とは、水槽試験の実施により開発された、船体抵抗の少ない高性能な船型であって、1990年代初頭の船舶と比べて16%以上のCO₂排出量を削減する船舶であり、本年3月末現在、貨物船17隻、旅客船2隻、合計19隻が竣工しているところである。

また高度二酸化炭素低減化船とは、燃料消費率が低減され、推進効率を改善する設備等を備えることにより、1990年代初頭の船舶と比べて12%以上のCO₂排出量を削減する船舶であり、軽減利率を適用することで建造の促進を図っている。

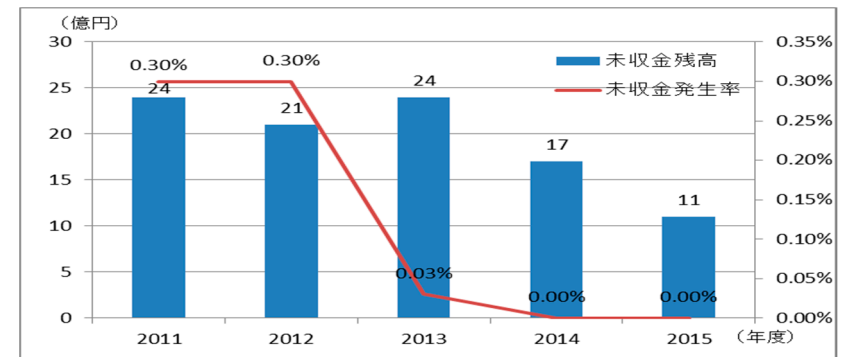
2016年度には、高度二酸化炭素低減船14隻を建造決定し、2017年度以降も引き続き、これら環境性能に資する船舶の建造促進を図る。

④財務体質強化へ向けた取組

2003年度末には鉄道・運輸機構の船舶勘定（共有建造業務を行う海事勘定の前身）において、未収金が473億円、繰越欠損金が445億円、債務超過が283億円という状況にあった。そこで2004年12月に「内航海運効率化のための鉄道・運輸機構船舶勘定見直し方針」を国土交通省において策定し、共有建造制度の抜本的見直し、未収金の防止、債権管理及び回収強化等を行った。

以降、鉄道・運輸機構はきめ細かな債権管理によって未収金防止・回収強化を図りつつ、海上運送事業者の信用リスクに応じた金利制度の創設等によってリスク管理を強化し、未収金の発生残高は着実に減少している。同時に、内航海運のグリーン化対策や離島航路の維持・活性化対策等、政策目的に合致した新船の建造を行う海上運送事業者に対して、金利優遇等の支援を行い、一定量の共有建造の確保を図ること等により、財務体質の改善強化に取り組んでいる。

図表Ⅱ—1—76 直近5年間の未収金残高及び発生率の推移



⑤繰越欠損金削減計画の策定

鉄道・運輸機構は、着実に繰越欠損金の削減を進めるため、2014年3月「繰越欠損金削減計画」を策定した。

同計画では、繰越欠損金の発生要因と現状を分析した上で、繰越欠損金の削減目標額及び具体的な削減方法（事業量の確保、未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策）を定めている。

当初、2013-17年度において43億円の繰越欠損金の削減を目標（目標額461億円程度）としていたところ、2014年度においては、貸倒引当金の戻入益等により67億円の純利益があったため、同額繰越欠損金を削減し、削減目標額を合計123億円程度に変更し、さらなる削減に取り組んでいる。

図表Ⅱ—1—77 2007年度以降の繰越欠損金額削減計画の推移

